

DERMAGA

Free
Magazine



EDISI 187 • JUNI 2014

DERMAGA AJU PELINDO III

PELINDO III
AKAN KELOLA APBS



TIGA UNSUR PENDONGKRAK MAJUKAN TANJUNG PERAK

PELABUHAN TANJUNG INTAN
LEPAS DARI KETERGANTUNGAN

AKU CINTA LAUT
SEJAK KECIL

RAJA AMPAT
WISATA BAHARI KELAS DUNIA



ISSN: 2252-4762



www.majalahdermaga.co.id

Leading in Port Information





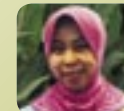
*Laju-laju perahu laju, Perahu laju pulau seribu
Kalau ada Direksi baru, Harapan baru pasti kutunggu*

DERMAGA

SUSUNAN REDAKSI

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)



Pengarah
Dothy



Pemimpin Redaksi
Edi Priyanto



Redaktur Pelaksana
Camelia Ariestanti



Administrasi
Ardella Trastiana Dewi



Koordinator Liputan & Fotografer
R. Suryo Khasabu



Koordinator Distribusi
Jufrianto Siahaan

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia
Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637
Fax: +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI
NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.
Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan Dermaga

tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.
Redaksi menerima saran atau kritik via e-mail: humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

kompas

Apa kabar pembaca ?

Persis tengah tahun bulan ini dan sebentar lagi kita akan menyambut bulan suci Ramadhan. Bagi umat Islam, puasa Ramadhan hukumnya wajib. Inilah bulan dimana Allah SWT meng'obral' pahala sehingga setiap ibadah dan perilaku kita mendapatkan poin yang berlipatganda. Bulan yang kita temui sekali setiap tahun ini, hendaknya kita manfaatkan untuk menambah pahala dengan meningkatkan iman dan ketaqwaan kita pada-Nya. Puasa Ramadhan hakikinya adalah menahan diri dan bukan sekedar menahan lapar dahaga. Lebih dari itu, dengan berpuasa kita bisa menahan lisan agar tak menyakiti dan menahan hawa nafsu karena setan sehingga derajat kita dihadapan Sang Pencipta dapat meningkat ke tingkatan yang lebih baik...insyaAllah.

Bulan Juni juga sarat dengan peringatan hari bersejarah, salah satunya peringatan Hari Dermaga. Hari Dermaga maksudnya adalah dermaga dalam arti sesungguhnya yaitu tempat bersandarnya kapal. Yang menarik adalah, Hari Dermaga tercantuk sebagai hari bersejarah di Bulan Juni namun referensi mengenai peringatan hari tersebut sangat minim. Sebagai gantinya, DERMAGA mencoba untuk mengulas seputar dunia kemaritiman. Tulisan mengenai kapal perang dan kapal rudal lansiran Angkatan Laut RI akan mengisi ruang di DERMAGA kali ini.

Masih di seputar dunia kemaritiman, DERMAGA juga mengurai kisah tentang wisata bahari dengan menggunakan Kapal Artama milik Pelindo III. Saat ini, Pemerintah Kota Surabaya sedang gencar mempromosikan wisata bahari. Kegiatan Festival Foto Surabaya 2014 misalnya, juga mengusung tema wisata bahari sebagai salah satu obyek foto. Pada event tersebut, puluhan fotografer ikut andil mengabadikan pemandangan senja di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sambil naik Kapal Artama. Model wisata bahari seperti itu saat ini sangat diminati sebagai alternatif wisata yang nyaman dan terjangkau. Anda tertarik mencoba menikmati wisata bahari menggunakan Kapal Artama?.

Pada Bulan Juni pula, tepatnya tanggal 22 Juni, ibukota negara kita-Jakarta berulang tahun. Usia megapolitan itu memang sudah tua, namun Jakarta selalu menjadi daya tarik bagi kaum urban yang mengais rejeki alias mencari nafkah disana. Yang paling menjadi daya tarik seperti juga daerah lain di Indonesia, tentu saja kulinernya. Yang asli Betawi ada kerak telur, nasi uduk dan Soto Betawi. Sedangkan kuliner pendatang tapi masih menjadi ikon Jakarta ada soto mie, gado-gado sampai mie ayam yang semuanya membuat rindu penikmat kuliner setiap singgah ke Jakarta. Menemukan pedagang kerak telur sama sulitnya seperti mencari pedagang semanggi di Surabaya. Namun ketika berhasil menemukannya, rasanya perjuangan menjadi tidak sia-sia. Keberadaan Jakarta yang saat ini dikepung oleh gedung pencakar langit ternyata masih menyimpan sekelumit cerita masa lalu yang klasik dan menarik untuk disimak.

Di pertengahan tahun ini, jajaran Direksi Pelindo III telah memiliki nama-nama baru. Direktur Keuangan, Direktur PUM dan Direktur Operasi dan Teknik resmi berganti 'nakhoda'. Sedangkan Direktur Utama tetap dijabat oleh Djarwo Surjanto dan Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha tetap dijabat oleh Husein Latief. Semoga Direksi baru dapat membawa perubahan dan kian menempatkan Pelindo III sebagai perusahaan BUMN terpercaya dan terdepan. Semoga!

Atas nama Redaksi, ijin kan kami menghaturkan selamat menunaikan ibadah puasa Ramadhan. Semoga Allah SWT menerima segala amal ibadah kita dan mengampuni dosa-dosa kita, aamiiiin.

Selamat membaca!

Pelabuhan Benoa Sumbang Komputer

Dalam rangka memperingati Hari Pendidikan Nasional Pelindo III Cabang Benoa menyumbangkan komputer dan kelengkapannya kepada TK Barunawati Denpasar Bali. Sumbangan ini ditujukan untuk penunjang segala kegiatan administrasi berupa laporan ataupun yang berkaitan dengan operasional TK Barunawati dapat berjalan dengan baik dan lancar. Taman Kanak-kanak Barunawati yang berlokasi di Jalan Pulau Ambon Denpasar Timur itu merupakan lembaga akademis di bawah binaan Pelindo III Cabang Benoa. Secara simbolis, penyerahan bantuan tersebut dilakukan secara langsung oleh General Manager Pelindo III Cabang Benoa Ali Sodikin.



Ritual Melaspas Pelabuhan Benoa

Sebuah ritual adat bagi masyarakat Hindu Bali diadakan di Pelabuhan Benoa sebagai ungkapan rasa syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa. Ritual itu disebut dengan ritual Melaspas yang diadakan bersamaan dengan selesainya pembangunan dermaga selatan di Pelabuhan Benoa.

Hadir dalam kesempatan tersebut Gubernur Bali I Made Mangku Pastika, Wakil Gubernur Bali I Ketur Sudikerta, Danlanas Denpasar Kolonel Laut (S) Julius Widjojono, General Manager Pelindo III Cabang Benoa, dan para pimpinan instansi pemerintah maupun swasta di lingkungan Pelabuhan Benoa.

Ritual adat yang digelar Pemerintah Provinsi Bali diawali dengan upacara Tawur Gentuh sebagai sarana ritual untuk menyeimbangkan dua alam berbeda sesuai dengan kepercayaan Hindu yakni alam nyata, sekala, dan alam tak nyata, niskala. Usai upacara dilanjutkan dengan upacara Pakelem yakni larung sesajen dan hewan kurban ke laut



sebagai bentuk persembahan. Setelah itu dilanjutkan dengan upacara inti yakni pemelaspasan sebagai bentuk puji syukur atas rampungnya pembangunan perluasan dermaga selatan Pelabuhan Benoa.

Festival Foto Surabaya



Suasana Pelabuhan Tanjung Perak pada pertengahan Mei lalu tampak berbeda. Sekitar 25 orang penggemar fotografi nampak sibuk mengabadikan pemandangan dan aktivitas di Pelabuhan Tanjung Perak kala senja. Mereka menyusuri Jembatan Suramadu menggunakan Kapal Aratama milik Pelindo III.

Para penggemar fotografi itu terlibat dalam sesi hunting foto Festival Foto Surabaya (FFS) 2014 yang diselenggarakan oleh Komunitas Matanesia dan Kopi Jahe Photo Community. Acara yang disponsori oleh Pelindo III itu, juga melibatkan fotografer ternama seperti Darwis Triadi, Jerry Aurum, Arbain Rambey dan Anton Ismael.

Selain sesi hunting foto, Festival Foto Surabaya 2014 juga diramaikan dengan workshop fotografi, lomba foto online, pameran, talk show, seminar dan bazaar update produk fotografi. Untuk melengkapi sesi hunting foto, juga dilakukan kegiatan serupa dengan objek foto trek kota tua dengan menggunakan bus bekerjasama dengan Pemkot Surabaya.

Marketeer of The Year 2014



Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto dianugerahi penghargaan sebagai Marketeer of The Year Surabaya 2014 oleh MarkPlus, Inc beberapa waktu lalu di Hotel Shangri-La Surabaya. Penghargaan dalam bidang *Infrastructure and Public Utilities* itu diberikan atas dasar upaya Djarwo dalam mengembangkan Pelabuhan Tanjung Perak yang selama ini merupakan pintu gerbang perekonomian di wilayah timur Indonesia. Penghargaan itu diserahkan secara langsung oleh Wakil Gubernur Jawa Timur Syaifullah Yusuf didampingi Founder and CEO MarkPlus Inc Hermawan Kartajaya.

Selain Djarwo, beberapa orang lainnya juga mendapat penghargaan atas upayanya mengembangkan bisnis masing-masing. Mereka adalah Dendy Sean T (MPM Distributor), Erriawati Tenggono (Platinum Ceramics Industry), Catur Rahmat Limas (PT UBS), Djamal Khozi (Pisma Group), Trikora Harjo (PT Angkasa Pura I).

Djarwo Surjanto Kembali Pimpin Pelindo III

Jabatan tiga orang Direksi Pelindo III diserahkan dari pejabat lama ke pejabat baru. Pejabat lama itu adalah Faris Assagaf selaku Direktur Operasi dan Teknik, Wahyu Suparyono selaku Direktur Keuangan dan A. Edy Hidayat N. selaku Direktur Personalia dan Umum. Sedangkan untuk pejabat baru adalah Rachmat Satria, Toto Heli Yanto dan I Gusti Ngurah Askhara Danadiputra.

Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto mengatakan serah terima jabatan itu menyusul habisnya masa jabatan direksi lama. Para direksi lama tersebut telah menjabat selama lima tahun mulai tahun 2009 hingga 2014. Dari lima direksi lama Pelindo III, hanya dua orang direksi yang masa jabatannya diperpanjang oleh Kementerian BUMN. Direksi baru Pelindo III akan menjabat selama kurun waktu lima tahun ke depan (2014-2019).

"Direktur Utama tetap dijabat oleh Djarwo Surjanto. Direksi lama lainnya yang tetap menjabat adalah Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Husein Latief. Jadi susunannya sekarang sesuai dengan Surat Keputusan Menteri BUMN nomor: SK-103/MBU/2014 tanggal 12 Mei 2014 adalah Direktur Utama Djarwo Surjanto yang dibantu oleh empat orang Direktur yakni Husein Latief, Rachmat Satria, Toto

Heli Yanto, dan I Gusti Ngurah Askhara Danadiputra," jelas Edi Priyanto di Kantor Pusat Pelindo III, pertengahan Mei lalu.

Disinggung mengenai latar belakang direksi baru Pelindo III, Edi mengungkapkan bahwa dua orang diantaranya memiliki latar belakang sebagai pegawai Pelindo III. Rahmat Satria misalnya, dirinya pernah menjabat sebagai Sekretaris Perusahaan, Direktur Utama PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) dan terakhir sebagai Direktur Utama PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS).

Direktur lain yang memiliki latar belakang pegawai Pelindo III adalah Toto Heli Yanto. Menurut Edi, Toto pernah menjabat sebagai Kepala Biro Hukum Pelindo III, General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin dan terakhir menjabat sebagai General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak.

Sementara itu, satu direktur lainnya I Gusti Ngurah Askhara Danadiputra berasal dari luar Pelindo III. Ari, demikian dia biasa dipanggil memiliki latar belakang profesional sebagai seorang bankir. Sebelum bergabung di Pelindo III, Ari pernah berkarir di Standard Chartered Bank Singapore, PT Amstelco Tbk, dan terakhir sebagai Executive Director Natural Resources Group and SOE PT ANZ Bank Indonesia.

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto ditemui pasca serah terima jabatan mengungkapkan program kerjanya selama lima tahun ke depan. Menurutnya, Pelindo III memiliki beberapa program penting dan strategis diantaranya Terminal Teluk Lamong, Java Integrated Industrial and Port Estate (JIPE), dan revitalisasi Alur Pelayaran Barat Surabaya.

"Kita mulai dari Terminal Teluk Lamong, terminal ini akan mulai beroperasi pada pertengahan tahun 2014 ini. Disusul kemudian selesainya

pendalaman dan pelebaran APBS di awal tahun 2015 dan Pengoperasian JIPE di akhir tahun 2015," katanya.

Dengan adanya program-program strategis tersebut, Djarwo mengungkapkan hal itu dapat mendongkrak aset dan pendapatan Pelindo III. Dalam waktu lima tahun ke depan, Djarwo menargetkan aset Pelindo III akan meningkat dari Rp10 triliun menjadi Rp30 triliun.

"Aset meningkat karena investasi juga meningkat. Darimana dapat uang untuk investasi, itu biasa jadi pertanyaan, yang pasti ada dari penyisihan laba, pinjaman, obligasi, bahkan dimungkinkan IPO," jelas Djarwo.

Djarwo menyebutkan investasi Pelindo III untuk pembangunan Terminal Teluk Lamong sekitar Rp3,5 triliun, JIPE sekitar Rp10 triliun, dan APBS sekitar Rp900 miliar.

Tanjung Perak

Pergantian Direksi Pelindo III menjadikan jabatan General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak juga berganti. Pasaunya, salah seorang direksi baru Pelindo III Toto Heli Yanto sebelumnya menjabat sebagai General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak. Posisi Toto di Pelindo III Cabang Tanjung Perak digantikan oleh Eko Hariyadi Budijanto yang sebelumnya menjabat Senior Manager Pelayanan Terminal. (Mirah)



Direksi Pelindo III 2014-2019, I Gusti Ngurah Askhara Danadiputra, Husein Latief, Djarwo Surjanto, Toto Heli Yanto, Rachmat Satria.



Dermaga Pelabuhan Ende, Nusa Tenggara Timur.

Pelabuhan Ende Diubah Jadi Pelabuhan Bung Karno

Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Nusa Tenggara Timur Stefanus Ratoe Oedjoe mengatakan pemerintah provinsi mendukung rencana Bupati Ende untuk mengganti nama pelabuhan Ende menjadi Pelabuhan Bung Karno.

Namun, Pemerintah Kabupaten Ende harus melaporkan rencana itu kepada Menteri Perhubungan, termasuk berkoordinasi dengan keluarga Bung Karno, sehubungan dengan penggunaan nama Bung Karno, kata Stefanus Ratoe Oedjoe, di Kupang, 17 Mei lalu.

Untuk itu, pemerintah setempat meminta dukungan masyarakat atas penamaan tersebut. Ia mengatakan, dengan penamaan ini, kehadiran Bung Karno saat dibuang ke Ende periode 1934-1938, bisa selalu dikenang dan dikenal seluruh warga bangsa ini, bukan saja masyarakat Kabupaten Ende dan NTT khususnya.

"Saya akan mencanangkan nama Pelabuhan Ende menjadi Pelabuhan Bung Karno karena Bung Karno namanya sudah familiar di tengah kita. Nama Pelabuhan Bung

Karno untuk mengenang beliau ketika diasingkan ke Ende," kata Bupati Ende Marselinus YW Petu.

Apalagi ketika diasingkan, pelabuhan itulah yang merupakan tempat sandarnya kapal yang membawa Bung Karno bersama keluarganya, katanya.

Bupati mengatakan pemilihan nama Bung Karno selain telah familier, jika menggunakan nama secara lengkap, akan sama dengan

Nama pelabuhan yang ada di salah satu pelabuhan di Makassar yakni Pelabuhan Soekarno. Karena itu dirinya memakai nama pelabuhan Bung Karno.

"Kementerian Perhubungan yang memiliki otoritas terhadap semua pelabuhan di Indonesia sehingga pemerintah bersama DPRD Ende harus melaporkan rencana tersebut sebelum nama itu diganti karena nama Pelabuhan Ende sudah digunakan sejak dulu," kata Stefanus Ratoe.

Artinya, boleh-boleh saja pemerintah daerah mencanangkan hal itu sebagai penghormatan terhadap Bung Karno, tetapi harus melalui beberapa tahapan dan prosedur yang harus diurus, katanya. (Berlian-dari Antara)

Terminal Penumpang Tanjung Perak Siap Diuji Coba

Pelindo III Cabang Tanjung Perak berencana akan segera menguji coba dan mengoperasikan terminal penumpang modern pada bulan Juni ini. Sampai akhir Mei kemarin realisasi pembangunan telah mencapai 90%.

Terminal penumpang modern yang mampu menampung 4000 orang ini akan dilengkapi dengan berbagai fasilitas dengan konsep bangunan bersifat modern, *green architecture*, ramah lingkungan dan hemat energi (menggunakan lampu LED dengan sistem diming, *osesnsa* (*occupancy sensor*), pendingin menggunakan VRF (*variable refrigerant flow*) dan *outdoor* menggunakan *scroll type* (*automatic backup function*).

Selain itu, terminal penumpang modern Pelabuhan Tanjung Perak juga dilengkapi dengan 2 unit garbarata *boarding bridge* yang menghubungkan terminal penumpang dengan kapal melalui fasilitas berupa lorong yang dapat bergerak secara horisontal dan vertikal disesuaikan dengan posisi pintu pada dek kapal.

Fasilitas garbarata yang dimaksud telah tiba di terminal penumpang modern. Garbarata yang dipesan oleh Pelindo III Cabang Tanjung Perak itu senilai Rp13,5 miliar dan didesain khusus untuk *seaport* dengan lebar 1,7m. Peralatan itu

diangkut menggunakan 11 truk dari Jakarta menuju Pelabuhan Tanjung Perak. Rencananya garbarata yang dikirim dalam bentuk *knock down* tersebut akan langsung dirakit dengan perkiraan waktu selama 14 hari.

"Ini terminal penumpang kapal laut pertama yang menggunakan fasilitas garbarata," ujar General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak, Eko Harijadi Budijanto.

Dengan penggunaan garbarata dan fasilitas *check in* untuk penumpang diharapkan penumpang kapal laut akan mendapatkan kenyamanan saat menunggu untuk kemudian berangkat menggunakan kapal laut.

"Akan kami usahakan saat arus mudik menjelang hari raya Idul Fitri tahun 2014 besok, terminal sudah siap melayani para pemudik yang menggunakan jalur kapal laut," tambahnya.

Kepala Humas Pelindo III Cabang Tanjung Perak Dhany Rahmad Agustian mengungkapkan, secara keseluruhan, revitalisasi terminal penumpang modern ini memerlukan anggaran sekitar Rp132 miliar. Dana itu digunakan untuk pembangunan fisik sebesar Rp72 miliar, *mechanical electric* Rp42 miliar, garbarata Rp13,5 miliar, dan interior termasuk mebel sebesar Rp4,5 miliar. (Mirah)

Desain terminal penumpang Pelabuhan Tanjung Perak.



Aku Cinta Laut Sejak Kecil

Letak geografis Indonesia harusnya menjadi dasar konsep pembangunan pendidikan di negeri ini, karena dengan melihat geografisnya maka kita akan sadar bagaimana seharusnya membangun pendidikan di Indonesia. Indonesia yang memiliki luas lautan 70% dari luas daratannya sudah seharusnya membangun mental dan pola pikir untuk kembali menjadi bangsa maritim. Dasar kesadaran ini yang seharusnya menjadi pondasi dalam membangun pendidikan di negeri ini.

Hal ini sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025 pada misi pembangunan nasional butir ke 7 yaitu mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan kedaulatan nasional. Maksud dari misi tersebut adalah untuk menumbuhkan wawasan bahari bagi masyarakat agar pembangunan Indonesia berorientasi kelautan; meningkatkan kapasitas sumberdaya manusia yang berwawasan kelautan melalui pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi

kelautan; mengelola wilayah laut nasional untuk mempertahankan kedaulatan dan kemakmuran; dan membangun ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan.

Membangun pendidikan di Indonesia harus dimulai dengan pembangunan karakter dan visi maritim sebagai landasan utama dalam proses pengembangannya. Anak-anak usia dini sudah harus dapat mengenal identitas bangsa ini dan diberikan sebuah rangsangan objek sebagai proses pengenalannya. Ketika pribadi bangsa telah terbangun karakter dan pola pikirnya sejak dini, peningkatan pembangunan karakter sudah harus dilakukan dalam pengenalan letak geografis bangsa ini dan langsung berinteraksi dengan alam yang dapat merangsang pola pikirnya sebagai landasan dasar cita-citanya.

Peningkatan pembangunan karakter dan pola pikir ini harus dapat berkembang dalam proses perjalanan membangun pendidikan di dalam diri masing-masing anak tersebut. Lautan

di Indonesia ini dapat menjadi objek dasar pendidikan dalam pembentukan karakter dan pola pikir dari masing-masing pribadi bangsa sehingga dapat melakukan pengembangan potensi wilayahnya. Konsep pembangunan pendidikan seperti ini harus dapat memberikan sebuah kebebasan dalam pengembangan diri sesuai dengan bakat dan minat dari masing-masing pribadi bangsa yang disesuaikan dengan potensi wilayahnya. Prosesnya harus dalam metode belajar, berbagi dan bergerak bersama, sehingga ketika dalam proses pengembangan masing-masing pribadi dapat gotong royong mencerdaskan kehidupan bangsa Indonesia.

Guna mendukung kegiatan pendidikan kemaritiman sejak usia dini sekaligus mempromosikan wisata maritim maka PT Pelindo Marine Service bekerjasama dengan Aperindo Prima Mandiri akan menyelenggarakan Program PMS Peduli Pendidikan Maritim "Aku

Cinta Laut Sejak Kecil" yang akan digelar pada beberapa gelombang.

Program PMS Peduli Pendidikan Maritim "Aku Cinta Laut Sejak Kecil" rencana akan digelar setiap jumatat dan sabtu. Program ini akan mengajak anak-anak Sekolah Dasar dengan Guru pendamping untuk berlayar di sekitar Pelabuhan Tanjung Perak untuk mengenal dunia kemaritiman dengan naik Kapal pesiar Artama Harbour Cruise dengan menyusuri sekitar kolam pelabuhan Tanjung Perak Surabaya hingga dibawah Jembatan Suramadu untuk melihat salah satu jembatan kebanggaan Bangsa Indonesia. Selain itu para peserta juga dapat melihat patung Jalesveva Jayamahe di Pangkalan TNI AL Armada Timur Indonesia melihat kekuatan kapal-kapal perang yang sedang bersandar.

Dengan diadakannya event tersebut, diharapkan generasi muda dapat lebih meningkatkan wawasan dan pengetahuan di bidang maritim sekaligus menumbuhkan kecintaan pada laut Indonesia.



Penandatanganan kontrak pengadaan 11 unit Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG) di Kantor Pusat Pelindo III.

Direktur Pelindo III Husein Latief, Pemimpin Proyek Pengadaan ARTG Robby Dayoh, Konecranes Finland Corporation Timo

Pelindo III Beli Alat Ramah Lingkungan USD 24,28 Juta

Pelindo III kembali membeli peralatan-peralatan penunjang kegiatan kepelabuhanan. Kali ini, perusahaan plat merah tersebut membeli 11 unit Automated Rubber Tyred Gantry (ARTG) dari Konecranes Finland Corporation senilai kurang lebih USD 24,28 juta. Alat tersebut rencananya akan dipergunakan untuk memperkuat Terminal Petikemas Semarang (TPKS) di Jawa Tengah.

Direktur Pelindo III Husein Latief mengatakan pembelian alat itu salah satunya dipicu meningkatnya arus petikemas di TPKS. Setiap tahun, arus petikemas yang melalui TPKS meningkat antara 9-10 persen. Tahun 2013 lalu, arus petikemas mencapai 498.717 TEU's, meningkat dari tahun sebelumnya dimana hanya tercatat 457.152 TEU's. Selain pembelian alat, TPKS juga tengah melakukan penambahan dermaga sepanjang 105 meter dan perluasan lapangan penumpukan seluas 5,4 hektar. Nantinya, kesebelas ARTG itu akan digunakan untuk kegiatan bongkar muat di lapangan penumpukan.

"Kami juga akan menambah 2 unit container crane untuk ditempatkan di dermaga 105 meter yang kini sedang dibangun. Investasi ini kami lakukan untuk meningkatkan layanan kerja yang selama ini didambakan oleh para pengguna jasa pelabuhan," kata Husein Latief di Kantor Pusat Pelindo III, beberapa waktu lalu.

Husein menambahkan, jika ARTG yang dibeli oleh Pelindo III itu menggunakan sistem otomatis dan akan menjadi yang pertama di dunia. Penggunaan sistem otomatis tersebut sejalan dengan visi Pelindo III dalam menciptakan pelabuhan yang ramah lingkungan. Sebelumnya, Pelindo III telah menerapkan teknologi otomatis di Terminal Teluk Lamong dengan alat yang disebut dengan Automated Stacking Crane (ASC).

"Secara perlahan nanti akan beralih ke sistem otomatis, karena lebih efisien, ramah lingkungan, dan tentunya dapat menekan kecelakaan kerja," lanjutnya.

Pemimpin Proyek Pengadaan ARTG Robby Dayoh menjelaskan kelebihan ARTG jika dibandingkan dengan alat serupa yang menggunakan sistem manual. Menurutnya, perbedaan yang paling mendasar terletak pada sistem operasinya. Alat tersebut bekerja secara otomatis dan dikendalikan dari dalam ruang kendali. Berbeda dengan alat biasanya yang membutuhkan tenaga operator di atas alat. Kelebihan lainnya adalah ARTG lebih hemat jika dibandingkan dengan RTG biasa. Menurut Robby, penghematan tersebut bisa mencapai kurang lebih 40%.

"Kami rasa dari sisi perawatan juga akan lebih mudah jika dibandingkan dengan sistem konvensional. Demikian halnya dengan penggunaan sumber daya, jika yang konvensional masih menggunakan solar, yang ini sudah seluruhnya menggunakan listrik," jelas Robby.

Pembelian 11 ARTG itu dipastikan akan selesai pada tahun 2015 mendatang. Alat tersebut menggunakan teknologi-teknologi Eropa, khususnya dari Finlandia, negara asal Konecranes.





Pekerja Humas BUMN dan BUMD Jawa Timur.

Jatim Punya Wadah Humas BUMN dan BUMD

Setelah melalui beberapa tahap perbincangan pada pertemuan kedua yang berlangsung di Kantor Pusat Pelindo III akhir Mei kemarin, para pekerja humas di lingkungan BUMN dan BUMD Jawa Timur akhirnya sepakat untuk membentuk Forum Humas BUMN BUMD se-Jawa Timur. Pembentukan forum tersebut didasarkan keinginan untuk maju bersama dengan cara merapatkan barisan dan mempermudah komunikasi antar pekerja humas BUMN dan BUMD Jawa Timur.

Pembentukan Forum Humas itu sendiri dihadiri oleh sedikitnya 30 orang pekerja humas dari 21 BUMN dan BUMD di Jawa Timur. Mereka berasal dari humas Kantor Pusat Pelindo III, PT Perusahaan Gas Negara (Persero) Tbk, PT Pegadaian (Persero), PT Pelindo Marine Service, PT PAL Indonesia (Persero), PT Dok Perkapalan Surabaya (Persero), PT Perkebunan Nusantara X (Persero), Perum Bulog Divisi Regional Jatim, Perum Perhutani, Pelindo III Cabang Tanjung Perak, PT Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk, PT Petrokimia Gresik (Persero), PT Perkebunan Nusantara XII (Persero), PT Kertas Leces (Persero), PT Perusahaan Listrik Negara (Persero) Distribusi Jatim, PT Pertamina (Persero), PT Barata Indonesia (Persero), PT Angkasa Pura I (Persero), PT Bank Negara Indonesia (Persero) dan BUMD PT Panca Wira Usaha.

Pada pertemuan yang berlangsung sekitar 1 jam tersebut, akhirnya terpilih Koordinator Forum Humas BUMN dan BUMD Jawa Timur. Dia adalah Juru Bicara PT Perusahaan Gas Negara Krisdyan Widagdo yang terpilih secara aklamasi. Sementara Asisten Manajer Humas Pelindo III Cabang Tanjung Perak, Dhany Rachmad Agustian didaulat sebagai Bendahara dan Firda Suraida dari PT Perkebunan Nusantara X didapuk

menjadi Sekretaris I serta Assisten Manager Eksternal Relation PT Pertamina Marketing Operational Region V, Heppy Wulansari menjadi Sekretaris II.

Krisdyan Widagdo mengatakan, pembentukan forum ini dimulai dari keinginan bersama untuk bertemu dan berbagi informasi antar BUMN se-Jawa Timur. Karena sejauh ini, hanya ada Forum Humas BUMN pusat dan jarang sekali menyentuh BUMN yang di daerah.

"Harapan kami, dengan terbentuknya Forum Humas BUMN dan BUMD se-Jawa Timur ini bisa memberi nilai tambah, selain juga bisa mempererat tali silaturahmi antar BUMN dan BUMD," ujar Dodo panggilan akrab Krisdyan Widagdo.

Heppy Wulansari mengaku cukup antusias dengan terbentuknya forum ini. Kedepan, ia berharap langkah ini akan menjadi titik awal kebangkitan BUMN di Jawa Timur untuk melakukan sinergi antar BUMN dan BUMD.

"Di Jawa Tengah, juga pernah didirikan forum semacam ini, tetapi cakupannya lebih ke arah perusahaan atau BUMN-nya. Dari sana kami akhirnya bisa bersinergi dengan PT Pos Indonesia untuk melakukan distribusi gas elpiji 3 Kg. Ke depan, bisa jadi forum ini juga akan menjadi lahan kita bersinergi dengan BUMN lain," jelasnya.

Inisiator Forum Humas BUMN dan BUMD yang juga menjabat sebagai Kepala Humas Pelindo III, Edi Priyanto menambahkan bahwa selama ini sudah ada forum humas yang ada di Jawa Timur, yaitu Bakohumas. Wadah itu memiliki cakupan yang lebih luas karena diisi oleh humas pemerintah, BUMN dan juga BUMD.

"Kalau humas pemerintah hanya berfungsi sebagai pelayanan umum, sementara humas BUMN juga dibebani fungsi komersial. Inilah yang akhirnya melatarbelakangi kami membentuk forum ini," katanya.

Edi berjanji akan membawa aspirasi anggota Forum Humas BUMN dan BUMD ke forum Rapat Anggota Tahunan (RAT) VII Forum Humas BUMN (FH BUMN) yang berlangsung hari berikutnya di Batam, Kepulauan Riau.

RAT VII FH BUMN

Rapat Anggota Tahunan (RAT) VII Forum Humas BUMN (FH BUMN) kali ini berlangsung di Batam, Kepulauan Riau. Selama tiga hari berturut-turut, para pejabat dan pelaksana

kehumasan dari berbagai BUMN berkumpul bersama setidaknya untuk berbagi informasi dan wawasan.

Agenda utama RAT VII FH BUMN itu sendiri adalah pertanggungjawaban presidium dan pengurus terhadap program kerja yang telah disusun dan dilaksanakan pada tahun 2013 lalu. Selain itu, mereka juga menyampaikan program-program yang akan dilaksanakan oleh FH BUMN di tahun 2014 ini. Bukan hanya itu, pada kesempatan RAT VII FH BUMN kali ini juga dibahas mengenai rencana penyesuaian Anggaran Dasar FH BUMN.

Kegiatan RAT VII FH BUMN secara resmi dibuka oleh Staf Ahli Bidang Tata Kelola dan Sinergi BUMN Pandu Djajanto. Pandu mengatakan bahwa terbukanya saluran komunikasi secara virtual akan mempercepat tersebarnya informasi pada masyarakat, untuk itu humas harus dapat beradaptasi dengan perubahan tersebut.

"Bila humas tidak peka terhadap perubahan yang berjalan, maka humas akan tergopoh-gopoh dengan perkembangan isu. Sebaliknya akan menjadi berita baik bila humas dapat beradaptasi dengan perubahan tersebut," katanya.

Pada kesempatan diskusi terbuka, Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto menyampaikan informasi terbentuknya Forum Humas BUMN dan BUMD Jawa Timur. Edi mengusulkan agar wadah yang terbentuk di Jawa Timur itu dapat diakomodir dalam FH BUMN baik itu sebagai bentuk kepengurusan wilayah atau daerah.

"Sebaiknya dituangkan dalam Anggaran Dasar, karena forum yang di daerah ini antar BUMN yang satu dengan yang lain berkomunikasi cukup baik dan intensif. Jika wadah ini diakomodir tentunya akan menambah semangat rekan-rekan humas di daerah," ujarnya.

Usulan tersebut mendapat tanggapan positif dan apresiasi dari para presidium dan peserta RAT VII FH BUMN. Bahkan, presidium berjanji akan memasukkan kepengurusan forum di daerah dalam Anggaran Dasar FH BUMN. (Mirah)

Suasana RAT VII FH BUMN



BJTI Dorong Kinerja Pelabuhan Satui

Ilustrasi.

Kiprah PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) salah satu anak usaha PT Pelindo III sebagai terminal operator di Pelabuhan Satui – Kalimantan Selatan patut diacungi jempol. Pasalnya operator terminal ini berhasil meningkatkan geliat pelabuhan yang melayani kegiatan bongkar muat dan stacking batubara.

Kepala Humas PT Pelindo III menyatakan, berdasarkan data arus kapal pada triwulan I tahun 2013 tercatat sebanyak 23 unit mengalami kenaikan sebesar 300% pada triwulan I tahun 2014 yang mencapai 69 unit. "Demikian halnya dengan produksi bongkar muat pada triwulan I tahun 2013 yang hanya tercatat 163.461 T/M3, namun pada triwulan I tahun 2014 ini melonjak menjadi 536.301 T/M3 atau naik sebesar 328%", ujar Edi.

"Berdasarkan trafik arus kapal dan produksi bongkar muat di Pelabuhan Satui menunjukkan bahwa aktifitas operator terminal BJTI di Pelabuhan Satui mampu mendorong pertumbuhan ekonomi daerah setempat", ungkap Edi.

Terpisah Imam Ghazali Manager Komersial BJTI menyatakan bahwa BJTI tidak hanya turut mengembangkan terminal pada Pelabuhan Tanjung Perak dan Tenau Kupang, namun juga terus mengembangkan Pelabuhan Satui khususnya dalam penanganan batubara. "Prospek usaha kedepan sangat menjanjikan, dari sejumlah program investasi yang telah dilaksanakan, diharapkan peningkatan produktivitas dapat terwujud, peningkatan fasilitas pelabuhan dan infrastruktur akan terus dikembangkan disamping program-program CSR terhadap lingkungan sekitar" kata Imam.

Keberhasilan BJTI tersebut tidak lepas dari apresiasi pengguna jasa atas kinerja dan pelayanan yang telah diberikan. Pelabuhan Satui memiliki panjang dermaga 126 meter dan

stockpile berkapasitas 82.850 meter kubik. Sebagai "pemain baru" di tengah banyaknya pengusaha lokal setempat, BJTI telah berhasil mengambil hati dan kepercayaan pengguna jasa dengan pelayanan yang baik dan pola kemitraan yang saling menguntungkan. Hal ini terbukti dari lahan stockpile yang saat ini tersedia sudah tidak mencukupi dan membutuhkan perluasan lahan untuk menjawab kebutuhan dan keinginan pengguna jasa.

Namun keberhasilan tersebut bukan tanpa hambatan, disamping pesaing pengusaha lokal yang lebih "membumi", kondisi jalanan pada musim hujan cukup menyulitkan untuk dilewati, kondisi pemukiman/perkampungan yang sangat dekat dengan lokasi pelabuhan sangat rentan dengan polusi udara dan juga kendala pada alur yang kerap mengalami pendangkalan.

Menjawab kendala-kendala tersebut, BJTI saat ini sedang dalam proses pengembangan lahan stockpile yang ada dengan menambah luasan ± 1 hektar, untuk jalur infrastruktur yang telah ada, akan terus dilakukan upaya perbaikan dengan pola kemitraan dan nantinya akan berguna bagi banyak pihak. Program pembagian masker dan cek kesehatan gratis juga menjadi agenda CSR BJTI sebagai bukti kepedulian terhadap lingkungan sekitar, demikian pula dengan kondisi alur yang ada akan sering dilakukan pengerukan untuk memudahkan kapal-kapal yang akan sandar di jetty BJTI. Program-program tersebut akan menjadi agenda utama dalam perbaikan selanjutnya di pelabuhan Satui disamping strategi bisnis peningkatan produktivitas dan pembinaan kerjasama yang baik dengan pengguna jasa maupun mitra kerja.

Copenhagen-Malmö Port, Satu Pelabuhan di Dua Negara

Desain Terminal Penumpang dengan Atap Hijau untuk Redam Polusi

Ditulis oleh : **Oscar Yogi Yustiono**
Kontributor Majalah Dermaga di Swedia



Mahasiswa World Maritime University di depan Copenhagen-Malmö Port.

menghubungkan antara Copenhagen, Denmark dan Malmö, Swedia. Kehadiran jembatan terpanjang di Eropa ini memberikan dampak positif bagi masyarakat di kedua Negara dalam hal mempercepat lalu lintas barang dan orang sehingga dapat mengurangi biaya logistik.

Namun demikian, kehadiran jembatan tersebut bisa dikatakan sebagai 'petaka' bagi para karyawan Pelabuhan Malmö, karena mereka kehilangan mata pencaharian karena tidak ada kapal feri yang beraktifitas di pelabuhan Malmö. Sebelumnya puluhan feri melayani penyeberangan antara Copenhagen dan Malmö namun karena dibangunnya jembatan Öresund, jumlah feri yang melayani rute tersebut lambat laun menurun. Akibatnya, pendapatan Pelabuhan Malmö menurun drastis. "Keuntungan bersih kami menurun hingga 70 persen," kata Pria ramah berkacamata ini.

Tidak berhenti disitu, pendapatan untuk segmen lainnya seperti pelayanan bongkar muat kapal-kapal general cargo dan petikemas juga menurun, karena sebagian kapal lebih memilih menurunkan cargo dan petikemasnya di pelabuhan Copenhagen kemudian dibawa ke Swedia melalui jembatan Öresund atau sebaliknya. "Setelah jembatan dibangun justru muncul kompetitor baru, karena pemilik barang lebih

Pada tanggal 5-9 Mei 2014, Saya berkesempatan untuk mengikuti Integrated Seminar yang diselenggarakan kampus saya, World Maritime University, Malmö, Swedia dengan Copenhagen-Malmö Port (CMP), dan mengunjungi Pelabuhan CMP yang berada di Swedia dan Denmark.

Wajah Lennart Pettersson, 56, Director International Strategies & Public Affair CMP, tampak sedih saat mengingat puluhan karyawan dari Pelabuhan Malmö harus kehilangan mata pencaharian setelah dibangunnya jembatan Öresund pada tahun 2000. Jembatan sepanjang 7.8 KM tersebut



memilih menurunkan barangnya di Pelabuhan Copenhagen daripada di Pelabuhan Malmö," kisah Pria yang sudah puluhan tahun bekerja di Pelabuhan ini.

Kondisi tersebut mengakibatkan angka pengangguran di kota Malmö semakin meningkat. Alhasil, para politisi dan tokoh-tokoh kota Malmö ber-urun rembug untuk mengatasi masalah tersebut. Akhirnya kami keluar dengan solusi untuk 'menikahi' pelabuhan Copenhagen yang kemudian dikenal dengan sebutan CMP (Copenhagen-Malmö Port)," terangnya.

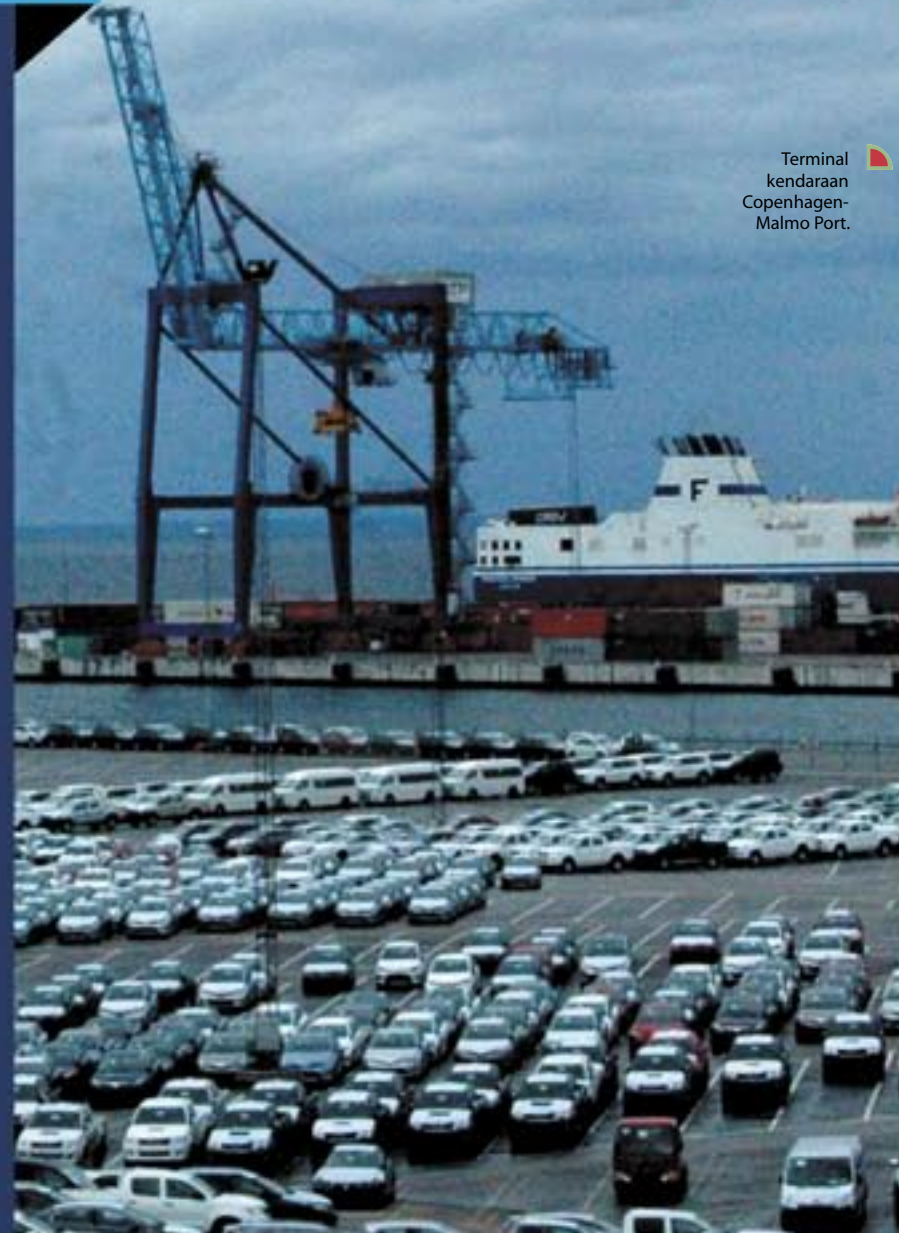
'Perkawinan' merger antara pelabuhan Copenhagen dan Malmö yang berasal dari dua Negara ini ternyata tidak semulus yang diharapkan karena muncul berbagai kendala, seperti status hukum perusahaan, status karyawan, masalah perpajakan dan perizinan hingga menentukan dimana kantor pusat dan cabang. Namun, kendala tersebut dapat diselesaikan dengan dukungan pemerintah kota di Copenhagen dan Malmö. Bahkan, pemerintah Denmark sampai merubah peraturan perundang-undangnya untuk mengakomodasi merger kedua pelabuhan tersebut.

Merger antara dua pelabuhan di dua Negara memberikan banyak keuntungan, karena mereka dapat bekerja lebih efektif dan efisien dalam hal sumber daya manusia maupun investasi. "Kami tidak memerlukan dua manager keuangan tapi cukup satu manager keuangan, kami tidak memerlukan dua terminal petikemas atau terminal kendaraan, tapi cukup satu terminal petikemas atau terminal kendaraan," katanya.

Yang menarik adalah susunan pemegang saham terdiri dari pemerintah kota Copenhagen dan Malmö serta perusahaan-perusahaan swasta. Demikianlah di jajaran dewan komisaris terdiri dari akademisi dari Copenhagen, Mantan Walikota Malmö, Politisi hingga perwakilan buruh. Hal ini menjadi keuntungan sendiri bagi CMP karena CMP menjadi milik bersama. Artinya, pemerintah kota Copenhagen dan Malmö bahu membahu membangun CMP dengan memberikan dukungan infrastruktur seperti jalan dan rel kereta api guna mempercepat lalu lintas barang dan orang dari dan ke CMP. " Saat ini kami sedang membangun dan mengembangkan pelabuhan di Utara kota Malmö, dan pemerintah kota Malmö sedang melakukan kajian trafik untuk lalulintas barang baik melalui jalan raya maupun rel kereta api," kata Johan Röstin, CEO CMP. Alhasil, CMP sekarang menjadi salah satu pelabuhan terbesar di wilayah Skandinavia. Bisnis utama dari CMP adalah Terminal Kendaraan dan Terminal Kapal Cruise.

Terminal Kendaraan

Terminal Kendaraan (Car Terminal) dipusatkan di Pelabuhan CMP yang berada di Malmö. Terminal yang dibangun pada tahun 2002 ini merupakan terminal hub (transshipment) bagi kendaraan yang akan dikirim ke Negara-negara Skandinavia hingga Rusia dan Kazakhstan baik melakukan kapal dengan kapasitas kapal yang lebih kecil dan melalui lorry (kereta api) atau truk. Para konsumen berasal dari berbagai perusahaan



Terminal kendaraan Copenhagen-Malmö Port.

ternama seperti Toyota, Lexus, Honda, Jeep and Isuzu.

Para produsen kendaraan memilih CMP karena Pelabuhan CMP berperan sebagai pusat distribusi (distribution centre). CMP menyediakan fasilitas untuk PDI (Pre-Delivery Inspection) dan PPO (Post Production Operations), dimana kendaraan dapat diperiksa dan dirakit oleh partner bisnis CMP, serta fasilitas penyimpanan kendaraan dan pengiriman ke retailer. Hal ini dapat mengurangi ongkos logistik, karena biasanya kendaraan biasanya dibongkar kemudian dibawa ke pusat distribusi yang berada jauh dari pelabuhan kemudian baru dibawa ke retailer atau dealer. Tapi dengan adanya pusat distribusi di pelabuhan maka distribusi dapat dilakukan langsung dari pelabuhan ke retailer atau dialer.

Hal lain yang menjadi kekuatan dari CMP adalah angka statistik kerusakan pada kendaraan pada saat dilakukan bongkar muat dari dan ke kapal sangat minim. "Pada tahun 2013 dari 400.000 kendaraan, hanya tiga kendaraan yang mengalami kerusakan," kata Björn Larsson, CMP Terminal Manager. Yang menarik adalah petugas yang mengendarai kendaraan dari dan ke kapal didominasi oleh kaum hawa atau wanita. "Mereka terbukti lebih mampu mengendalikan kendaraan sehingga angka kerusakan dapat menurun," kata Jonas Arkestad, CFO CMP. Jonas menambahkan bahwa pihaknya saat ini sedang memfokuskan untuk mengaet produsen mobil ternama lainnya, seperti BMW dan Volkswagen. "Mereka sedang menyiapkan proposal untuk bernegosiasi dengan kami," ujarnya.

Terminal Cruise

Terminal Cruise juga menjadi kekuatan bagi CMP karena setiap tahun puluhan kapal cruise bersandar di pelabuhan CMP untuk mengantar jutaan turis berkunjung ke Copenhagen dan kota-kota sekitarnya. Copenhagen merupakan magnet tersendiri bagi para turis. Buktinya, dari tahun 1999-2013, jumlah turis yang berkunjung meningkat dari 150 ribu menjadi 842 ribu penumpang dan dari 163 kunjungan kapal menjadi 356 kunjungan kapal. "Dari 40 ribu sampai 240 ribu krew kapal," kata Cruise Terminal Manager, Verner Hansen.

Keberadaan cruise ini juga mampu mendorong munculnya lapangan kerja baru, yakni sekitar 2000 lapangan kerja di kota Copenhagen dan sekitarnya. Verner menceritakan bahwa perkembangan bisnis Cruise ini sangat pesat demikian juga para

peminatnya. "Untuk mengakomodasi para penumpang, kami pernah menyulap gudang menjadi lokasi check in para penumpang," ujarnya sambil tersenyum.

Saat ini CMP membangun terminal baru yang cukup besar dan panjang yang terdiri dari 3 terminal penumpang dengan luas masing-masing terminal 3.300 M2, yang dapat menerima tiga kapal cruise secara bersamaan. Yang menarik adalah diatap bangunan terminal penumpang di desain untuk dapat ditanami tanaman (green roof) yang bertujuan untuk meredam polusi suara dan menyerap polusi udara. Tidak hanya itu, keberadaan green roof dan desain gedung yang nyaman menyebabkan udara di dalam ruangan gedung menjadi semakin sejuk.

Selain itu, terminal juga dilengkapi dengan pengelolaan limbah kapal seperti oli dan air kotor. Limbah tersebut dapat diolah kembali menjadi oli dan air bersih (tidak untuk diminum). Fasilitas lainnya adalah instalasi listrik darat (land-based power atau shore side electricity), yang diperuntukan untuk kapal Cruise yang sandar terminal tidak menggunakan mesin kapal sebagai sumber energy melainkan instalasi listrik darat, sehingga dapat mengurangi emisi atau polusi udara.

Emisi dari kapal cruise termasuk paling tinggi jika dibandingkan dengan kapal komersial seperti general cargo dan peti kemas karena kapal cruise menggunakan energi lebih besar karena seperti 'hotel' diatas laut. Oleh karena itu, diperlukan shore side electricity untuk mengurangi emisi di pelabuhan. Perlu diketahui Kawasan Baltik merupakan kawasan yang sangat ketat dalam penerapan peraturan IMO (International Maritime Organization), yakni kandungan sulphur bahan bakar kapal tidak boleh lebih dari 0.5 %, dan tahun 2015 menjadi 0,1%.

Alhasil, kapal komersial maupun cruise harus melakukan modifikasi pada mesin kapal atau memasang filter pada cerobong kapal. Upaya untuk pengurangan polusi udara dan suara merupakan bentuk kepedulian lingkungan dan untuk kelangsungan generasi selanjutnya (sustainable development for port). Apalagi lokasi CMP berdekatan dengan kawasan hunian. Pemerintah Kota berhasil mengubah area yang dulunya kawasan industri yang sudah tidak maksimal menjadi kawasan hunian dan perkantoran yang berkelas. Termasuk berhasil memodifikasi silo menjadi sebuah kantor tanpa menghancurkan silo tersebut.

Direktur Utama
Pelindo III
Djarwo Surjanto.

PESATNYA Pelabuhan Tanjung Perak tidak lepas dari keberhasilan Pelindo III selaku perusahaan pengelola pelabuhan tersebut. Berada di bawah kepemimpinan Direktur Utama Djarwo Sujanto, perusahaan plat merah ini mewarnai pertumbuhan ekonomi Jawa Timur. Ada tiga jurus yang diterapkan Djarwo selama hampir lima tahun memimpin.

Ship to shore crane Terminal Teluk Lamong.

Awal mengemban amanah sebagai direktur utama di Pelindo III, optimistis Djarwo untuk memajukan Pelabuhan Tanjung Perak sudah muncul. Maklum saja, saat itu pelabuhan terbesar kedua di Indonesia ini dikenal dengan pelayanan kurang memuaskan. Perusahaan jasa transportasi laut kerap mengeluh dengan pengelolaan yang kurang profesional.

Kenyataan itu menjadi tantangan bagi Djarwo untuk melakukan perubahan. Evaluasi dilaksanakan dengan memilah satu per satu persoalan di semua aspek. Dia menemukan tiga unsur yang harus diutamakan. Yakni pembenahan karyawan, komunikasi dengan mitra kerja, dan bersikap terbuka dalam pelayanan.

Tiga unsur itu mulai ditekankan oleh Djarwo selaku pucuk pimpinan di perusahaan tersebut. Dia melihat, kinerja karyawan tidak maksimal. Mereka hanya sebatas kerja tanpa menanamkan tanggung jawab yang tinggi. "Ibaratnya, kerja hanya sebatas kewajiban. Bukan sebagai tanggung jawab sebagai karyawan," katanya.

Sistem kerja yang hanya sebatas kewajiban itu dianggapnya membawa dampak tidak sehat dalam perusahaan. Karyawan hanya melaksanakan tugas tanpa memiliki rasa untuk mengembangkan perusahaan tempat dia bekerja.

Berbeda jika dia memiliki rasa tanggung jawab yang tinggi. Keinginan untuk memajukan perusahaan pasti ada. Bila dia tidak bersungguh-sungguh, perusahaan akan stagnan atau tidak berkembang. Padahal itu menjadi tanggung jawab dia.

Saat itulah, pria yang pernah menjabat direktur teknik di perusahaan itu mencoba mengubah pola pikir karyawan. Kerja tidak lagi mengedepankan individualitas. Melainkan kekompakan dan kebersamaan. Sehingga muncul kekeluargaan antara satu sama lainnya. "Ketika kekompakan itu terwujud, perusahaan akan melaju ke depan dengan mudah," ucap dia.

Langkah itu tidak diterima karyawan begitu saja. Persoalan demi persoalan pun muncul. Tantangan bagi Djarwo di awal kepemimpinannya. Namun dia yakin, perlahan sistem itu bisa dimengerti diterapkan di Pelindo III. "Bersyukur, di tahun ketiga kepemimpinan saya, konsep itu terwujud," ujar lulusan S2 jurusan Hydraulic Engineering IHE-Delft Belanda itu.

Sambil berbenah di internal Pelindo III, bapak empat anak itu mulai membuka komunikasi dengan mitra kerja perusahaan. Dia mengakui, banyak keluhan yang kerap menimbulkan kesan negatif terhadap Pelindo III. Perusahaan yang demikian itu diundang dan diajak berkomunikasi.

Djarwo bersama jajarannya mendengar keluhan dan masukan dari mitra kerja itu. Dia memisalkan salah satu persoalan yang kerap menjadi kendala di lapangan. Yakni lambatnya pelayanan jasa pelabuhan di Terminal Nilam, Pelabuhan Tanjung Perak.

Seringnya perusahaan tidak terima ketika muncul masukan atau kritikan yang disampaikan mitra kerja. Dianggapnya mereka mengurui dan tidak menghargai kinerja perusahaan. "Tapi bagi saya tidak. Justru itu kunci keberhasilan kami," ucapnya.

Dia lalu meninjau terminal yang dinilai lambat secara pelayanan itu. Diakuinya banyak hal yang harus diperbaiki. Peralatan yang sudah tidak memadai perlu dilakukan penambahan. Ada dua pilihan yang harus dilakukan waktu itu. Membeli peralatan baru atau memanfaatkan peralatan bekas yang tidak terpakai.

Tiga Unsur Pendongkrak Majukan Tanjung Perak

Djarwo menerapkan konsep efisiensi dan efektifitas. Jika membeli peralatan baru, dibutuhkan waktu 18 bulan. Padahal, mitra kerja butuh waktu cepat untuk perubahan pelayanan di terminal itu. Akhirnya, dipilih memanfaatkan peralatan bekas yang tidak terpakai itu. "Pelayanan bisa berlangsung sambil terus berbenah," ujar dia.

Komunikasi yang disertai komitmen itu menumbuhkan kepercayaan terhadap mitra kerja. Perlahan, kepuasan terbangun. Mereka tidak lagi mengeluh. Sebaliknya, mereka merasa nyaman untuk terus berinvestasi melalui Pelabuhan Tanjung Perak.

Hasil dari menerapkan komunikasi itu adalah kepercayaan. Ketika aspek itu terwujud, Pelindo III tidak lagi ada rasa sungkan terhadap mitra. Sikap terbuka pun mulai diterapkan. Utamanya dalam biaya pelayanan kepada mitra kerja.

Djarwo memisalkan, biaya transit di terminal disampaikan secara jelas tanpa ada yang ditutupi. Bagi perusahaan yang kurang sehat, kebijakan seperti ini tidak akan diterapkan. Sebab sama saja dengan membuka "dapur" rumah tangga. "Tapi saya berpendapat berbeda," tegas dia.

Istilah Jawa "ono rego ono rupe", mitra kerja diyakini tidak keberatan dengan biaya mahal. Asalkan diikuti komitmen pelayanan yang maksimal. Atas dasar

itulah, Pelindo III berani terbuka dalam hal apapun terhadap mitra kerja. Sehingga terjalin hubungan komunikasi yang baik antara perusahaan dengan mitra yang membutuhkan pelayanan pelabuhan.

Terminal Teluk Lamong Solusi Zero Waiting Time

Sampai saat ini, masih ada satu keinginan mitra kerja yang belum bisa dipenuhi Pelindo III. Yakni menerapkan zero waiting time (tidak antrai). Penyebabnya, kapasitas terminal di Pelabuhan Tanjung Perak mulai terbatas. Antrean penuh menjadikan kapal harus menunggu untuk merapat di pelabuhan.

Saat ini kapasitas petikemas di Pelabuhan Tanjung Perak sekitar 2,1 juta TEU's. Pada 2013, arus petikemas telah mencapai 2,9 juta TEU's. Prediksi tahun 2014 ini mencapai lebih dari 3 juta TEU's. "Harus ada langkah kongkrit untuk mengantisipasi itu," ucap Djarwo.

Dipersiapkanlah terminal petikemas baru yakni Terminal Teluk Lamong, Pelabuhan Tanjung Perak. Terminal ini direncanakan beroperasi pada semester 2 tahun 2014.

Kapasitas yang tersedia 1,6 juta TEU's dan 10,3 juta ton untuk curah kering. Investasi yang dikeluarkan Pelindo III

untuk pembangunan terminal itu pada tahap pertama mencapai Rp 3,4 triliun. Dana tersebut diambilkan dari internal kas perusahaan dan pinjaman perbankan.

Djarwo menegaskan, pengelolaan terminal ini menggandeng banyak pihak. Salah satunya Organda yang dilibatkan dalam transportasi angkutan. "Yakni angkutan berbahan bakar gas," papar dia.

Sesuai komitmen awal, terminal ini dibangun dengan konsep ramah lingkungan. Sehingga transportasi angkutan tidak menggunakan solar. Jika ditelaah lebih lanjut, ada keuntungan dengan menerapkan konsep itu. Perusahaan lebih menghemat sebab, biaya gas lebih murah dibanding bahan bakar minyak (BBM).

Penghematan itu bisa berdampak pada efisiensi produksi. Sehingga perusahaan bisa lebih besar menyerap keuntungan dari hasil produksi tersebut.

Djarwo meyakini, terminal petikemas Teluk Lamong, Pelabuhan Tanjung Perak ini akan menjadi grand terminal. Pengaturan sistem pelayanan sebaik mungkin diyakini mampu menyelesaikan persoalan yang kerap menjadi keluhan. Sehingga Pelabuhan Tanjung Perak bertambah pesat di kemudian hari. Dengan demikian, pertumbuhan ekonomi Jawa Timur yang semula 6,55 persen ikut terdongkrak dengan sendirinya. (Jawa Pos, 31 Mei 2014)

Suasana salah satu dermaga di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap.

Pelabuhan Tanjung Intan Lepas dari Ketergantungan

Handling Pasir Besi di Tanjung Intan Sempat Menjadi Salah Satu Andalan Tetapi Masih Banyak Peluang yang Bisa Diraih

TANJUNG Intan Cilacap, satu-satunya pelabuhan di pantai selatan Pulau Jawa yang berstatus sebagai Pelabuhan Yang Diusahakan, di bawah pengelolaan Pelindo III, sering dinilai sebagai pelabuhan yang dalam pertumbuhannya banyak menghadapi pasang surut masalah. Pada awal pertumbuhannya, pernah menjadi lahan perebutan pengaruh antara Mataram dengan Tatar Sunda, dan juga pernah dicurigai penguasa Mataram sebagai pemusatan gerakan bagi para pembelot yang diasingkan ke kawasan Banyumas.

Semula, Pelabuhan Cilacap merupakan terra incognita (kawasan tak dikenal) di pantai selatan Pulau Jawa yang merupakan open sea. Pelabuhan ini dapat dikatakan hanya bisa selamat dari keganasan gelombang laut selatan, karena keberadaan Pulau Nusakambangan di depannya. Bahkan sepanjang tahun, Cilacap menjadi tempat berlabuh yang nyaman bagi kapal-kapal nelayan lokal. Baru pada sekitar tahun 1830 pemerintah Hindia Belanda merombak Cilacap menjadi pelabuhan modern yang memiliki konektivitas dengan angkutan darat berbasis rel yang pernah berperan sangat penting dalam rangka pelaksanaan Cultuurstelsel yang sebenarnya merupakan politik tanam paksa di seluruh Pulau Jawa, dalam rangka menutup kerugian pasca Perang Diponegoro.

Pelabuhan Cilacap yang mempunyai posisi sangat diperhitungkan karena dikelilingi hinterland yang cukup subur sebagai penghasil banyak komoditas ekspor pada masa pemerintahan Hindia Belanda, makin mengontrolnya dengan pemberlakuan agrarische wet (Undang-undang Agraria) tahun 1870, yang mengatur pula pertanian



Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

dan perdagangan hasil bumi mulai dari Cimahi, Priangan Timur hingga Banyumas. Berbagai hasil pertanian dan perkebunan seperti kopi, gula kelapa, beras, tepung tapioka, dikapalkan untuk bahan ekspor ke Eropa. Bahkan pada tahun-tahun 1831 di kawasan Dayeuhluhur, Banyumas, Purwokerto, Purbalingga dan Banjarnegara terdapat 1.184.075 pohon kopi yang hasilnya harus dijual kepada kongsi datang yang ditunjuk pemerintah colonial untuk diekspor melalui pelabuhan Cilacap. Karenanya, pemerintah Hindia Belanda menyebutnya sebagai salah satu pelabuhan "empat besar" di Jawa yang terdiri dari Batavia, Surabaya, Semarang dan Cilacap.

Tersaingi Kereta Api

Namun setelah masa masa kelimpahruahan selama sekitar 50 tahun, kejayaan Pelabuhan Cilacap mulai meredup. Penyebabnya tak hanya kebijakan pemerintah untuk mengembangkan Pelabuhan Semarang di pantai utara Jawa, tetapi juga akibat dibukanya jalur kereta api yang menghubungkan kota-kota Surakarta-Yogyakarta-Kutoarjo-Purwokerto dengan Bandung dan Batavia. "Bencana" terjadi ketika pada September 1884 jalur operasional kereta api sudah sampai ke Cicalengka. Berdasar perhitungan jarak dan biaya pengiriman, maka 12 gudang kopi di Ngontong, Cisirupan, Pasirklamis, Cibuluh, Leles, Cikandel, iwalan, Cikajang, Pamengpeuk, Cisompet, Bungbulan dan Cisandaan di Priangan Timur yang diusahakan oleh W. van Leuw, tak lagi mengirim komoditas ekspor unggulan itu lewat Pelabuhan Cilacap, tetapi langsung ke Batavia dengan memanfaatkan moda angkutan kereta api.

Seperti diketahui, pada masa itu di Jawa Tengah beroperasi beberapa perusahaan kerwa api swasta dan pemerintah, seperti Nederlandsh Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) yang melayani jalur Yigayakarta-Semarang sepanjang 164 km, Staatspoorwegen (SS) yang melayani jalur Yogyakarta-Cilacap sepanjang 187 Km. Juga terdapat jalur kereta api lokal Serayudal Stoomtrammmatschappij (SDS) yang melayani jalur Wonosobo yang kaya dengan hasil tembakau lewat lembah Serayu terus ke Cilacap.

Dengan dibukanya jalur langsung kereta api dari pedalaman Jateng ke Batavia, maka peran Pelabuhan Cilacap kian menurun. Juga disebabkan terjadinya perkembangan pertanian dan perkebunan di jalur pantai utara Jateng, maka eksportasi gula, kopi, tembakau, tapioka, minyak goreng dll, mulai dialihkan lewat Pelabuhan Semarang dan Cirebon.

Kondisi yang kala itu kian menyudutkan peran Pelabuhan Cilacap adalah kebijakan yang menentukan bahwa Cilacap hanya merupakan pelabuhan ekspor, sementara untuk impor bagi Jawa Tengah hanya dapat dilakukan lewat Semarang atau Cirebon. Hal ini terkait dengan permintaan pasar, karena impor waktu itu masih didominasi untuk keperluan golongan tertentu yang banyak menghuni pantai utara. Karenanya, komoditas impor yang paling banyak masuk adalah berupa kain sutera, kain beledu, porselin, mesin industri, kedelai, dll.

Kelemahan lain yang dihadapi Cilacap waktu itu adalah bahwa pelabuhan tersebut tak memiliki jalur pelayaran domestik dengan pelabuhan lain, sementara dari Semarang dan Cirebon terdapat jalur pelayaran ke Pontianak, Banjarmasin, bahkan juga ke Makassar.

Menghadapi Krisis

Meskipun dalam percaturan perekonomian dunia, sebenarnya telah seringkali terjadi krisis ekonomi. Tetapi depresi yang terjadi pada tahun 1920 sebagai akibat Perang Dunia I, menjadi masalah yang sangat cepat mempengaruhi perdagangan internasional. Utamanya karena terjadinya pengurangan besar-besaran produksi industri, meluasnya pengangguran dan merosotnya perdagangan. Kondisi yang mulanya terjadi di Amerika, Inggris dan negara-negara sekutu ini, dengan cepat meluas ke negara-negara lain, utamanya ke koloni mereka yang berada di Asia dan Afrika. Puncak krisis terjadi pada tahun 1929, ketika Hindia Belanda juga mengalami pukulan krisis global yang oleh orang Belanda disebut sebagai malaise, tetapi oleh liah pribumi diucapkan menjadi meleset.

Pada tahun 1932 indeks impor Hindia Belanda jatuh sampai 14% dan impornya merosot 71%. Gula dan karet yang semula

merupakan unggulan ekspor Hindia Belanda, mendapat pukulan paling telak. Untuk gula yang pada tahun 1929 masih diekspor sebanyak 2.946.000 ton dengan nilai 312 juta gulden, pada tahun 1934 ekspornya telah merosot menjadi hanya tinggal 1.104.000 ton dengan nilai 45 juta gulden. Harga komoditas ekspor gula memang fluktuatif, bila pada tahun 1924 masih bernilai 24,26 gulden per kuintal (100 kg), maka pada tahun 1934 telah jatuh ke level harga 3,64 gulden per kuintal.

Cobaan berat ketiga yang dialami Pelabuhan Cilacap, terjadi ketika balatentara Jepang masuk ke Nusantara, dengan memiih celah-celah pertahanan pasukan pertahanan Hindia Belanda. Kalau dari Pasifik tentara laut Jepang masuk lewat pantai barat Papua, maka di Jawa pasukan infanteri mereka mendarat di Indramayu. Untuk melumpuhkan logistik militer Hindia Belanda, dilakukan gempuran dan taktik bumihangus terhadap pangkalan logistic dan kilang minyak di Balikpapan, Batavia dan Cilacap. Rencana evakuasi tentara Belanda ke Australia lewat Cilacap, juga hanya sebagian saja yang tercapai. Sebab kapal-kapal perang Belanda banyak ditenggelamkan di perairan Cilacap maupun di lepas pantai Samudera Hindia. Selain kapal angkut Zaandam yang tenggelam bersama ratusan penumpang, terdapat pula 11 kapal lainnya, antara lain kapal angkut Cisarua dan Duymar van Twist, dinyatakan hilang dalam pertempuran.

Ketika terjadi penyerahan kedaulatan dari Belanda kepada Indonesia, pemerintahan sipil di Cilacap dapat dikatakan lumpuh. Demikian juga sarana dan prasarana jalan serta gedung-gedung banyak yang rata dengan tanah. Termasuk juga infrastruktur pelabuhan yang tak dapat dioperasikan dengan segera. Karenanya harus dibangun kembali secara tahap demi tahap, hingga akhirnya dapat kian meningkat dan dikelola oleh Pelindo III dengan sebutan baru: Pelabuhan Tanjung Intan.

Namun dalam sekali lagi pelabuhan ini harus menghadapi cobaan, ketika maraknya semangat pelaksanaan UU Otonomi Daerah, Pelabuhan Tanjung Intan termasuk yang terancam sebagai pelabuhan yang akan diambil alih oleh Pemerintah Daerah yang mendapat

masuk kurang pas tentang semangat otoda. Namun berkat sosialisasi yang dilakukan tanpa lelah, akhirnya dapat juga terwujud hubungan baik antara Pelindo III Cabang Tanjung Intan dengan Pemkab Cilacap.



Pelabuhan Curah

Masih seperti di masa lalu, Pelabuhan Tanjung Intan cenderung merupakan pelabuhan soliter, yang tak mempunyai layanan terhadap pelayaran antar pulau, kecuali dengan Pulau Nusakambangan yang dilakukan oleh kapal-kapal penyeberangan kecil dalam rangka mengangkut pegawai Lembaga Pemasyarakatan Khusus Nusakambangan. Sebab umumnya yang berkunjung ke pelabuhan ini merupakan kapal-kapal tramper, yang mengangkut komoditas curah kering maupun curah cair secara tak terjadwal. Dengan komoditas unggulan seperti tepung terigu, semen, klinker, batubara, raw sugar dan terakhir yang justru penuh dinamika adalah pasir besi, serta pelayanan curah cair berupa BBM di Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) yang dioperasikan Pertamina, Pelindo III Cabang Tanjung Intan Cilacap cukup mampu mempertahankan kinerjanya sebagai Pelabuhan Kelas 1, selama waktu yang cukup lama.

Namun ketika terjadi perubahan status dari yang semula pengelola pelabuhan kemudian menjadi hanya Operator Terminal, Cabang Tanjung Intan harus menghadapi penurunan kinerja yang berakibat pada peninjauan kelas pelabuhan, yang kemudian ditetapkan menjadi Pelabuhan Kelas-2A. Cobaan belum berhenti, ketika masa keemasan handling pasir besi terpaksa ditanggguhkan, hingga untuk sementara sampai waktu entah kapan, ekspor komoditas pasir besi lewat Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, tak lagi terdengar gemanya. Hal ini sejalan dengan

kebijakan pemerintah dalam ekspor pasir besi pasca dikeluarkannya Peraturan Menteri Energi dan Sumberdaya Mineral (ESDM) nomor : 07 tahun 2012 tentang peningkatan nilai tambah mineral dan larangan ekspor produk-produk pertambangan jenis tertentu dalam kondisi mentah (raw material). Dalam Peraturan Menteri ESDM ini, ditentukan untuk setiap jenis komoditas tambang mineral logam tertentu wajib diolah dan atau dimurnikan lebih dulu, sesuai dengan batasan minimal pengolahan dan atau pemurnian. Setiap jenis komoditas tambang mineral bukan logam tertentu juga wajib diolah sesuai batasan minimum pengolahan.

Terkait dengan fenomena itu, ketergantungan Pelabuhan Tanjung Intan dalam melayani komoditas tertentu juga jadi salah satu penyebab menurunnya kinerja pelabuhan ini. Mengenai hal tersebut, General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Intan Djumadi mengatakan: "Harus diakui bahwa sejak beberapa waktu lalu, telah terjadi penurunan pendapatan di Cabang Tanjung Intan. Tetapi kami tak mungkin hanya menerima keadaan yang sifatnya temporer. Selain pelayanan di TUKS, di Tanjung Intan masih terdapat komoditas lain yang memerlukan penanganan secara lebih serius, seperti klinker, semen, bijih gandum, raw sugar, pupuk dan batubara".

Dijelaskan pula bahwa arus kunjungan kapal ke pelabuhan yang dipimpinnya pada triwulan pertama tahun 2014, mengalami peningkatan bila dibandingkan dengan periode yang sama tahun 2013. Peningkatan kunjungan kapal untuk periode bulan Januari sampai dengan bulan Maret 2014 mencapai 426 unit setara 5,97% dalam satuan unit, sedangkan dari sisi satuan Gross Tonnage (GT) tercapai sebesar 5.655.596 ton, setara dengan kenaikan 11,8%. Peningkatan ini terpicu oleh kunjungan kapal-kapal dengan GT cukup besar bermuatan general cargo sebesar 84,805 GT, curah cair BBM 4.826.929 GT dan curah kering batubara 577.266 GT.

Menurut Djumadi, terjadinya geliat peningkatan arus kunjungan kapal tersebut, juga disebabkan oleh teejainya pertumbuhan komoditi ekspor Provinsi Jawa Tengah yang dikapalkan lewat Cilacap. Fenomena itu menandai telah

terjadinya investasi di kawasan selatan Jateng, khususnya Kabupaten Cilacap dan daerah penyangganya seperti Kabupaten-kabupaten Banyumas, Purbalingga, dan Kebumen.

Menjawab pertanyaan Reporter Dermaga mengenai kemungkinan dibukanya pelayanan barang menggunakan teknologi petikemas, GM Tanjung Intan menyatakan: "Secara teknis cukup memungkinkan, tetapi untuk sampai pada tahapan tersebut, masih perlu dilakukan sosialisasi kepada seluruh pemangku kepentingan seperti Pemkab Cilacap dan kawasan pendukungnya, para pemilik barang maupun usaha pendukung lain seperti forwarder dan perusahaan pelayaran. Hal ini terkait dengan infrastruktur jalan yang harus mampu mendukung angkutan berat, serta kesiapan kapal sebagai sarana konektivitas logistik nasional. Kalau dari sisi pelabuhan sendiri, tak ada masalah karena terhadap sebagian besar dermaga yang dioperasikan oleh Cabang Tanjung Intan pernah dilakukan perkuatan, bahkan juga telah dilakukan penyiapan jalur rel kereta api sampai ke sisi dermaga tempat kapal-kapal sandar".

Menjawab pertanyaan Reporter Dermaga tentang kemungkinan adanya investor yang berminat membangun smelter guna membangkitkan kembali masa kegemilangan ekspor pasir besi dari Tanjung Intan, Djumadi menjawab: "Peluang kearah itu memang ada, dan sudah ada investor yang melakukan penjajagan. Tetapi kami belum berani memastikan apakah realisasi kearah itu bisa berjalan dengan cepat. Sebab investasi untuk pemurnian bahan tambang, memerlukan biaya cukup besar. Selain itu, juga harus pandai-pandai mencermati pasar. Seperti kita ketahui, pasokan terbesar pasir besi selama ini mengarah ke Tiongkok. Lalu apakah sampai dengan waktu mendatang nanti, negara itu masih akan terus membutuhkan suplai dari Indonesia. Menhaapi kondisi seperti itu, kami memilih untuk menunggu. Kendati demikian kami tetap siap kalau ada investor yang akan masuk ke Tanjung Intan, sebab kami masih memiliki lahan yang bisa dimanfaatkan untuk pembangunan fasilitas pemurnian bahan galian maupun kepentingan lainnya". (Nilam)

Aktivitas di
dermaga
Pelabuhan
Tanjung Wangi,
Banyuwangi.

Pelindo III Tambah Investasi di Tanjung Wangi

Pelindo III akan berinvestasi Rp 80 miliar untuk merealisasikan pelayanan ekspor-impor di Pelabuhan Tanjung Wangi, Banyuwangi, Jawa Timur, pada 2015. Investasi itu ditanamkan untuk melanjutkan pembangunan dermaga peti kemas sepanjang 100 meter.

General Manager PT Pelindo III Cabang Tanjung Wangi Bangun Sugito mengatakan Pelabuhan Tanjung Wangi saat ini baru memiliki dermaga sepanjang 518 meter. Dermaga ini hanya mampu menampung empat kapal. "Kami butuh satu dermaga lagi khusus untuk peti kemas," katanya dalam dialog interaktif bersama pengusaha di Pendapa Sabha Swagata, Rabu, 28 Mei 2014.

Pelabuhan Tanjung Wangi menyiapkan fasilitas kegiatan impor berkapasitas 148 TEUs (twenty-feet equivalent units), ekspor 156 TEUs, dan domestik 166 TEUs. Juga kolam pelabuhan seluas 316 hektare dengan kedalaman 12-14 low water standard.

Menurut Bangun, Pelabuhan Tanjung Wangi cukup prospektif, sebab Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, saat ini sudah penuh. Sedikitnya ada 103 perusahaan di wilayah Banyuwangi, Jember, Situbondo, dan Bondowoso yang produknya diekspor. Di Banyuwangi saja, ada 48 eksportir dengan potensi barang hingga 49.651 ton. Saat ini aktivitas Pelabuhan Tanjung Wangi masih terbatas pada bongkar-muat.

Arus barang pada 2011 sebanyak 943.256 ton kini meningkat menjadi 1.613.955 ton. Pendapatan PT Pelindo Tanjung Wangi juga meningkat dari Rp 19 miliar menjadi Rp 41 miliar. Namun terbatasnya kapasitas dermaga membuat empat kapal mengantre tiap hari dengan lama antrean tujuh hari.

Direktur PT Timur Nusantara Thomas Budi Sarwono mengatakan perusahaan pelayaran siap melayani ekspor-impor dari Pelabuhan Tanjung Wangi ke Singapura. Menurut dia, selain potensi dari perusahaan-perusahaan di Banyuwangi, potensi ekspor dari daerah Bali dan Nusa Tenggara juga cukup besar, yakni sekitar 400 kontainer per pekan. "Minimal ada

200 kontainer sudah cukup menguntungkan bagi pelayaran," katanya.

Bila ekspor dilakukan di Tanjung Wangi, kata Thomas, akan ada penghematan ongkos transportasi Rp 500 ribu per kontainer. Selama ini, perusahaan-perusahaan dari Banyuwangi harus menempuh perjalanan minimal tujuh jam menuju Tanjung Perak. Biaya bisa membengkak, sebab antrean untuk masuk ke Pelabuhan Tanjung Perak saat ini mencapai 14 hari. "Kemacetan jalan juga bisa terurai," katanya.

Ketua Kamar Dagang dan Industri Indonesia Banyuwangi, Muhammad Sugiyono, berharap PT Pelindo serius menyiapkan infrastruktur Pelabuhan Tanjung Wangi. Sebab, rencana pelayanan ekspor-impor di Tanjung Wangi telah digaungkan sejak 2002, namun tak kunjung terealisasi hingga sekarang.

Menurut dia, Pelindo harus mampu meyakinkan para eksportir dan perusahaan kapal untuk mau mengalihkan kegiatannya ke Pelabuhan Tanjung Wangi. "Kami akan siap bantu untuk mengarahkan eksportir asalkan infrastruktur sudah siap," katanya. Sumber : Tempo (Berlian)

Banyuwangi Efisienkan Pengiriman Barang

Pemkab Banyuwangi menjalin sinergi dengan PT Pelabuhan Indonesia III (Pelindo III) untuk mengefisienkan sistem logistik untuk pengiriman barang melalui Pelabuhan Tanjung Wangi yang berada di kabupaten berjudul The Sunrise of Java tersebut.

Bupati Banyuwangi Abdullah Azwar Anas melakukan rapat bersama jajaran Pelindo III dan parapelaku usaha ekspor-impor yang ada di Banyuwangi. Hadir dari pihak Pelindo III adalah Senior Manager Hermanto dan GM Pelabuhan Tanjung Wangi Bangun Swastanto.

Kami duduk bareng, sama-sama dorong efisiensi sistem logistik yang ada, biar pengiriman barang jadi lebih lancar. Ini penting karena distribusi barang menentukan daya saing dunia usaha. Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015 sudah di depan mata, karena itu sistem logistik ini harus dibenahi. Ini sangat menentukan daya saing dunia usaha Banyuwangi, ujar Bupati Anas se usai pertemuan.

Menurut Anas, sistem logistik di seluruh Indonesia memang perlu banyak perbaikan karena masih menimbulkan ekonomi biaya tinggi (high cost economy). Saat ini, biaya logistik Indonesia masih berkisar 25 persen dari total Produk Domestik Bruto (PDB), jauh lebih tinggi dibanding negara

lain seperti Malaysia yang hanya 15 persen, Jepang 10 persen, Korsel 16 persen, dan rata-rata Eropa 8-11 persen.

Peringkat Indonesia dalam Indeks Kinerja Logistik (Logistics Performance Index/LPI) 2014 juga masih berada di peringkat 53, di bawah Singapura yang berada di peringkat 5, Malaysia peringkat 25, Thailand peringkat 35, Vietnam peringkat 48. Indonesia hanya unggul dibanding Filipina dan Myanmar. Saya sadar ini bukan hanya tugas pemerintah pusat atau Pelindo saja, tapi semua pihak harus gerak bareng. Di daerah kami berbuat sebisa mungkin agar dunia usaha nyaman saat mengirim barang, sehingga bisa kompetitif, ujar Anas yang pernah menempuh studi pemerintahan di Harvard Kennedy School of Government, Amerika Serikat, tersebut.

Dia mengatakan, banyak aspek yang menjadi perhatian bersama untuk mengefisienkan biaya logistik di Pelabuhan Tanjung Wangi, Banyuwangi. Di antaranya adalah belum sinergisnya pelaku usaha (eksportir-importir) dengan pelaku usaha transportasi laut.

Kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Wangi, Banyuwangi.



Kan banyak faktor pembentuk sistem logistik. Ada customs performance, kualitas infrastruktur, dan waktu pengiriman barang. Saya cek di lapangan ada problem akses jalan dari dan ke daerah sekitar Pelabuhan Tanjung Wangi yang kurang mendukung untuk beban petikemas. Nah, dalam hal ini, pemda bisa fasilitasi seperti apa, akan dimatangkan dalam waktu dekat, ujar Anas.

General Manager Pelabuhan Tanjung Wangi, Bangun Swastanto, mengatakan, beberapa pembenahan akan dilakukan di pelabuhan tersebut. Di antaranya adalah pemanjangan dermaga dari posisi saat ini 518 meter menjadi 668 meter. Pemanjangan dermaga akan dilakukan mulai tahun ini. Juga akan dibangun integrated area yang akan memudahkan pelaku usaha dalam melakukan aktivitas perdagangan melalui pelabuhan ini, ujarnya.

Dia berjanji akan meningkatkan kualitas pelayanan sehingga waktu tunggu (waiting time) di Pelabuhan Tanjung Wangi bisa ditekan lagi dari 7 hari menjadi 3 hari.

Pelabuhan Tanjung Wangi ini ke depan sangat prospektif seiring makin berkembangnya kawasan timur Jawa. Kedalaman pelabuhan ini sudah mencapai 14 low water spring (LWS) sehingga bisa disandari kapal besar, kata Bangun.

Pelabuhan Tanjung Wangi juga sudah memiliki sejumlah fasilitas pendukung kegiatan petikemas. Di antaranya container yard (CY) impor berkapasitas 148 Teus, CY ekspor 156 Teus, dan CY domestik 166 Teus. Arus kapal di pelabuhan tersebut terus meningkat dari 2,8

juta GT (gross tonnage) pada 2011 menjadi 3,7 juta GT pada 2013. Arus barang melonjak dari 943.256 ton pada 2011 menjadi 1,62 juta ton pada 2013.

Ke depan dengan sinergi semua pihak dan kemajuan Banyuwangi, aktivitas bongkar-muat akan terus naik. Pelindo III akan memberikan pelayanan terbaik bagi pelaku usaha, kata Bangun.

Dari hasil pertemuan dengan stakeholders ekspor-impor di Banyuwangi tersebut juga muncul kesepakatan untuk memberi insentif dengan memotong sampai 50 persen dalam hal biaya tambat dan biaya labuh. Langkah ini dimaksudkan sebagai stimulus agar gairah bongkar-muat di pelabuhan tersebut makin meningkat.

Bupati Anas menambahkan, selama ini belum ada data faktual terkait aktivitas ekspor-impor di Banyuwangi, karena memang banyak pelaku usaha yang mengekspor barangnya lewat Surabaya karena terminal petikemas di Banyuwangi yang dinilai belum memadai. Banyak pelaku usaha dari Banyuwangi yang mengekspor lewat Surabaya dan Gresik. Dengan sinergi dengan Pelindo III dan perbaikan-perbaikan, nanti cukup ekspor lewat Banyuwangi saja, bisa lebih efisien, tuturnya.

Data menunjukkan, aktivitas muat barang dari Jatim yang akan dikirim ke luar provinsi memang masih terpusat di Pelabuhan Tanjung Perak dan Pelabuhan Gresik hingga sekitar Rp 60 triliun per tahun atau 83,68 persen dari total aktivitas muat di Jatim. Sumber : JPNN

Pelabuhan Tanjung Wangi, Banyuwangi.





Ilustrasi.

HUT KE-487 JAKARTA: dari Kerta, Batavia, Hingga Jakarta

Masuknya Bangsa-Bangsa Barat ke Nusantara, Ikut Berperana Memajukan Kota-Kota Tua, Termasuk Jakarta

BANDAR kecil yang berdiri di atas endapan lumpur Ciliwung sejak hampir setenah Abad lalu itu, kini dikenal dengan sebutan Jakarta, dan menjadi ibukota Republik Indonesia. Tumbuh dan berkembangnya kota ini didorong selama berabad-abad oleh perkembangan pelayaran dan perniagaan, hingga menjadi kota paling penting di republik. Pengetahuan awal tentang Jakarta hanya terkumpul sedikit melalui berbagai prasasti yang ditemukan, karenanya keterangan mengenai kota Jakarta sampai dengan awal kedatangan para penjelajah Eropa dapat dikatakan sangat sedikit. Menurut Prof Dr. Soekanto, nama Sunda Kelapa diubah menjadi Jayakarta oleh Fatahillah pada tanggal 22 Juni 1527--setelah pimpinan pasukan dari Demak ini mengalahkan

Portugis. Nama Jayakarta --yang dapat dilafalkan dengan beberapa ragam: Jayakarta, Jakerta, Jaketra atau Jacatra-- . sesungguhnya telah berumur hampir lima abad. Ketika Belanda dengan VOC (Verenigde Oostindische Compagnie, Kongsi Dagang Hindia Timur) menancapkan kukunya di Bumi Nusantara tahun 1619 nama Jayakarta diganti menjadi Batavia, untuk mengenang nenek moyang bangsa Belanda: Bataaf yang berasal dari kelompok bangsa Keltic.

Dalam laporan para penulis Eropa abad ke-16 menyebutkan tentang sebuah kota yang awalnya bernama Kalapa, sebagai bandar utama bagi sebuah kerajaan Hindu bernama Sunda. Pada saat itu kota ini diserang oleh Fatahillah, dari sebuah kerajaan yang berdekatan dengan Kalapa. Kemudian Fatahillah mengubah nama Sunda Kalapa menjadi Jayakarta pada 22 Juni 1527-- Tanggal inilah yang kini diperingati sebagai hari lahir kota Jakarta--dan kemudian menjadi lebih dikenal dengan nama Sunda Kelapa, yang ibukotanya Pajajaran, terletak sekitar 40 kilometer di pedalaman, dekat dengan kota Bogor sekarang.

Saat itu bangsa Portugis merupakan rombongan besar orang-orang Eropa pertama yang datang ke bandar Kalapa. Orang-orang Belanda datang pada akhir abad ke-16 dan kemudian menguasai Jayakarta. Saat orang-orang Belanda masuk dan menguasai Jayakarta diganti namanya menjadi Batavia. Keadaan alam Batavia yang berawa-rawa mirip dengan negeri Belanda, tanah air mereka. Mereka pun membangun kanal-kanal untuk melindungi Batavia dari ancaman banjir. Kegiatan pemerintahan kota dipusatkan di sekitar lapangan yang terletak sekitar 500 meter dari bandar. Mereka membangun balai kota yang anggun, yang merupakan kedudukan pusat pemerintahan kota Batavia. Lama-kelamaan kota Batavia berkembang ke arah selatan. Pertumbuhan yang pesat mengakibatkan keadaan lingkungan cepat rusak, sehingga memaksa penguasa Belanda memindahkan pusat kegiatan pemerintahan ke kawasan yang lebih tinggi letaknya. Wilayah ini dinamakan Weltevreden.

Bandar Empat Jaman

Berkat semangat nasionalisme yang dicanangkan para mahasiswa di Batavia pada awal abad ke-20, muncullah sebuah keputusan bersejarah yang dicetuskan "Sumpah Pemuda" pada tahun 1928 yang berisi tiga buah butir pernyataan: "bertanah air satu, berbangsa satu, dan menjunjung bahasa persatuan Indonesia".

Kemudian memasuki era pendudukan Jepang. Setelah mereka membombardir pangkalan Angkatan Laut Amerika Serikat Pearl Harbour pada 8 Desember 1941, Jepang masuk ke Indonesia pada 11 Januari 1942 lewat Tarakan dan menguasai pangkalan minyak pada 24 Januari 1942. Pada 3 Februari Samarinda dikuasi dan pada 10 Februari masuk ke Banjarmasin. Kemudian pada 16 Februari 1942 Palembang juga dikuasi. Jepang masuk pula ke pulau Jawa pada 1 Maret 1942, dan pada tanggal 7 Maret 1942 Belanda menyerah. Hal ini mempengaruhi perjalanan sejarah kota Batavia. Tepat Satu tahun peringatan pemboman Pearl Harbour, Jepang mengubah nama Batavia menjadi Djakarta. Perubahan ini resmi secara hukum karena ditetapkan oleh Gunseikanbu dengan maklumat yang dimuat dalam Osamu Seirei No 16 yang mulai berlaku pada 8 Desember 1942. dengan bunyi:

"Beberapa ratoes tahoen jang laloe, daerah "Batavia" terkenal pada rakjat Nippon dengan nama "Djakarta", tetapi nama itoe

dioebah oleh Belanda dahoeleoe dengan "Batavia". Sedjak balatentara Dai Nippon mendarat di Djawa, soedah dioesahkan soepaja nama itoe diganti dan baroe-baroe ini dari Pemerintah Agoeng di Tokjo soedah dapat izin oentoek mengoebah nama Batavia itoe. Berhoeboeng dengan itoe, moelai tanggal 8 Desember, jaitoe Hari pembangoenan Asia Raja Nama, "Batavia" diganti dengan "Djakarta". Djakarta, tanggal 10, boelan 12, tahoen 2602 / 1942".

Pada masa pendudukan Jepang tahun 1942, Batavia diubah namanya menjadi Jakarta. Setelah bala tentara Dai Nippon keluar pada tahun 1945, nama ini tetap dipakai oleh Belanda yang ingin menguasai kembali Indonesia. Kemudian pada masa Orde Baru, nama Sunda Kelapa dipakai kembali. Berdasarkan Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta No.D.IV a.4/3/74 tanggal 6 Maret 1974, nama Sunda Kelapa dipakai lagi secara resmi sebagai nama pelabuhan, yang juga biasa disebut Pasar Ikan karena di situ terdapat pasar ikan yang besar. Berawal dari Cunda Calapa, Jayakarta, Batavia, terakhir sebutannya menjadi Jakarta, yang juga sering disebut Bandar Empat Zaman.

Menyusuri Kota Tua

Jakarta sebenarnya memiliki banyak kawasan historis. Salah satunya adalah kawasan "kota", yang memberi nuansa lain dari kebanyakan kawasan ibu kota. Tur Kota Tua Jakarta dapat dimulai dari Pelabuhan Sunda Kelapa dan berakhir di Taman Fatahillah.

Pelabuhan Sunda Kelapa: kini merupakan pelabuhan bongkar muat barang, utamanya kayu dari Pulau Kalimantan. Di sepanjang pelabuhan berjajar kapal-kapal phinisi atau Bugis Schooner dengan bentuk khas, meruncing pada salah satu ujungnya dengan cat berwarna-warni pada badan kapal. Setiap hari tampak pemandangan para pekerja yang sibuk naik turun kapal untuk bongkar muat. Namun, tergiur dengan potensi pendapatan yang tinggi dari penjualan rempah-rempah di negara asalnya, VOC mengingkari perjanjian dan mendirikan benteng di selatan Pelabuhan Sunda Kelapa. Benteng ini, selain berfungsi sebagai gudang penyimpanan barang, juga digunakan sebagai benteng perlawanan dari pasukan Inggris yang juga berniat untuk menguasai perdagangan di Nusantara. Benteng tersebut dibangun tahun 1613, sekira 200 meter ke arah selatan Pelabuhan Sunda Kelapa. Pada tahun 1839 di lokasi ini didirikan Menara Syahbandar yang berfungsi sebagai kantor pabean, atau pengumpulan pajak dari barang-barang yang diturunkan di pelabuhan. Lokasi menara ini menempati salah satu bastion (sudut benteng) yang tersisa.

Sekira 50 meter ke arah barat menara terdapat Museum Bahari. Di dalam museum ini dapat disaksikan peralatan asli, replika, gambar-gambar dan foto-foto yang berhubungan dengan dunia bahari di Indonesia, mulai dari zaman kerajaan hingga ekspedisi modern. Museum ini sebetulnya menempati bangunan gudang tempat menyimpan barang-barang dagang VOC di abad 17 dan 18, dan tetap dipertahankan kondisi aslinya untuk kegiatan pariwisata. Bahkan sebagian bangunannya bisa disewa untuk acara-acara pribadi. Pada sisi utara museum masih terdapat benteng asli yang menjadi benteng bagian utara. Memasuki Jln. Tongkol di selatan museum, akan tiba di lokasi bekas bengkel kapal VOC atau dikenal juga dengan VOC Shipyard. Di sini, pada masa lalu, kapal-kapal yang rusak

diperbaiki. Saat ini, bangunan memanjang dengan jendela-jendela segi tiga di atapnya tersebut direvitalisasi sebagai restoran dengan tetap mempertahankan arsitektur aslinya.

Ke arah selatan, melewati jembatan tol, kita akan tiba di lokasi asli kawasan Batavia yang dibangun antara 1634 hingga 1645. Batavia adalah hasil rancangan Gubernur Jenderal Coen, yang berniat membangun Amsterdam versi Timur dan menjadi pusat administrasi dan militer Hindia Belanda. Objek pertama di kawasan ini adalah jembatan unik khas Belanda. Jembatan kayu berwarna coklat kemerahan ini dikenal sebagai Jembatan Pasar Ayam yang mendapat nama keren "Jembatan Kota Inten". Dibangun Belanda tahun 1628 sesuai dengan gaya aslinya di Amsterdam, yaitu bisa diangkat ketika kapal-kapal melintasinya.

Masih di kawasan ini, yaitu Jalan Kali Besar Barat dan Kali Besar Timur, berjarak bangunan-bangunan dari abad 18, beberpa dari awal abad 20. Kawasan ini merupakan pusat dari benteng Kota Batavia, yang mengalami masa jayanya pada abad 17 dan 18. Beberapa bangunan unik khas Eropa di kawasan ini sekarang digunakan sebagai kantor-kantor Asuransi Lloyd, Standard Chartered Bank, PT Samudra Indonesia, PT. Bhanda Graha Raksa, dan Toko Merah.

Berjalan ke arah selatan sepanjang Sungai Kali Besar dan berbelok ke arah kiri di Jalan Pintu Besar Utara 3 akan tiba di lokasi pusat Bank Indonesia dengan gaya arsitekturnya khas seperti umumnya bangunan BI di kota-kota di Indonesia, yaitu Neo-Classic. Dari BI berbelok di ke arah utara, menuju kawasan Taman Fatahillah. Taman Fatahillah merupakan lapangan terbuka berbentuk persegi empat dengan bangunan-bangunan bersejarah di semua sisinya. Di sisi barat terdapat beberapa bangunan unik, salah satunya Museum Wayang (1912) yang di dalamnya dipamerkan koleksi wayang dari seluruh Indonesia dan beberapa negara di dunia. Museum ini dibangun di atas lahan gereja yang didirikan tahun 1640, namun rubuh akibat gempa bumi. Di sisi utara terdapat sebuah restoran yang menempati bangunan dari awal tahun 1800-an. Di sampingnya, bangunan bergaya art deco yang berfungsi sebagai kantor pos. Di sisi timur berdiri bangunan bergaya Indische Empire Stiijl, bekas gedung pengadilan yang kini berfungsi sebagai Museum Seni

Rupa. Di dalamnya dipamerkan koleksi keramik, lukisan, dan gambar-gambar yang menjelaskan perkembangan seni rupa di tanah air.

Di sisi selatan berdiri megah bangunan Museum Sejarah Jakarta. Bangunan unik yang terdiri dari dua lantai ini memamerkan barang-barang asli, replika, gambar-gambar dan foto-foto yang menunjukkan perkembangan sejarah Jakarta dari masa prasejarah hingga kini. Sebetulnya masih ada basement, yang digunakan sebagai ruang tahanan semasa pemerintahan VOC, lengkap dengan rantai-rantai besi asli yang digunakan untuk mengikat kaki para tahanan. Suasana muram, gelap dan pengap yang dirasakan ketika menengok lantai bawah tanah ini sanggup membuat bulu kuduk berdiri membayangkan kondisi sulit para tahanan saat itu.

Museum Sejarah (Stadhuis) dibangun tahun 1620 hingga 1707 atas inisiatif Gubernur Jenderal Coen dan awalnya digunakan sebagai bangunan balai kota semasa VOC berkuasa. Taman Fatahillah yang terletak di depannya menyimpan banyak sejarah, salah satunya pembantaian 5.000 keturunan etnis Cina pada tahun 1740. Penyebabnya karena VOC merasa terancam dengan keberadaan etnis Cina di Batavia yang jumlahnya membengkak, serta naluri bisnis mereka.

Kawasan Kota Tua Jakarta hanyalah salah satu dari beberapa kawasan historis di Jakarta. Masih ada yang lain seperti Glodok (Pecinan), kawasan sekitar Pasar Baru, Medan Merdeka, dan Menteng. Namun bila dilihat dari urutan sejarahnya, kawasan Kota Tua adalah cikal bakal perkembangan dan sejarah Kota Jakarta, sehingga terasa relatif lebih menarik untuk dijelajahi.

Kota Gado-gado

Dalam rentang waktu perubahan nama-nama tersebut, terjadi banyak peristiwa dengan nilai sejarah berbeda-beda. Hal tersebut juga berbekas secara sosiologis, dengan campur aduk bahasa, kesenian dan perilaku yang memperteguh julukan Jakarta sebagai "Kota Gdo-gado". Hampir semua unsur bangsa maupun suku, bejubel di kawasan sempit yang sudah tak mungkin lagi dikembangkan, kendati ditunjang dengan kebijakan pembangunan terpadu terhadap Jabotabek (Jakarta-Bogor-Tangerang-Bekasi), yang mengembang

jadi Jabodetabek (Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi).

Karena tak usah heran bila selain nenek moyang suku Betawi yang berasal dari Sunda, Banten dan Jawa, kemudian berasimilasi dengan Tionghoa, Arab, Eropa, India bahkan Afrika.

Ini sebabnya, orang Betawi lama dapat digolongkan pada gabungan ras China Benteng, Arab Krukut, India Pekojan, Belanda Menteng dan Belanda Depok, serta Afrikaneers di kawasan inklave yang banyak dihuni para pekerja



Ilustrasi.

kasar. Ironisnya, Afrikaneer yang akhir-akhir ini masuk ke Jakarta dan banyak berdomisili di kawasan Petamburan, justru banyak terdiri dari pengedar narkoba yang memiliki jaringan internasional.

Suku Betawi "asli" akhirnya tergusur ke pinggiran. Mulanya Pemda DKI membangun hunian di Condet, yang kala itu masih merupakan "tempat jin buang anak", tetapi kemudian terjadi sebaran sporadik di Kebagusan, Klender, hingga ke perbatasan Karawang, Bogor, bahkan juga Serpong. Yang tampaknya masih bertahan hanyalah golongan China Benteng di secuil lahan di Tangerang, yang masih mampu bertahan dengan seni Barongsai, Gambang Kromong, Cokek dll. Semengara pepadat dari negeri Tirai Bambu lainnya, tersebar di Glodog, Krekot dan lainnya, tetapi budaya yang mereka usun sudah jauh berbeda dari kelompok pertama orang Tionghoa yang bermata pencaharian sebagai petani. Umumnya mereka yang datang pada masa Hindia Timur adalah para pedagang, tukang

kayu, pandai emas dan pengedar candu ! Bila ditanya tentang perbedaan ini, terdapat alasan yang cukup masuk akal, karena mereka yang datang dari "negeri leluhur" juga terdiri dari banyak suku dengan masing-masing bahasanya, seperti suku Hainan, Hokian, Macao, dll.

Parapendatang dari Arab (Hadramaut), umumnya berkelompok di Krukut sedangkan yang berasal dari Riyad, Mesir dan Turki, menghuni kawasan Petamburan, Kampung Melayu, dll. Bahasa yang mereka gunakan sehari-hari, konon sudah jauh

berbeda dengan yang dilafalkan oleh para penghuni negara Arab Saudi. Para pedagang dan pelancon dari Arab yang kini mulai banyak berkunjung ke Jakarta, sering kaget bila disapa dengan bahasa Arab dialek Betawi, seperti ucapan Ente (untuk Antum, Anda), Ane (untuk Anum, Saya), Kuwan (untuk Ichwan, saudara). Lalu, sebutan Toyib berubah menjadi Oyik. Abuya, tiba-tiba juga berubah menjadi Ebes ! Lalu, jangan kaget kalau ada anak muda Betawi yang tiba-tiba berbicara dengan nada tinggi: "Wah merebak lu, dasar ente bahlul!"

Tentang "Belanda Depok", cukup sulit dibedakan dengan sukulain. Hal ini disebabkan pada dasarnya mereka adalah keturunan sebelas kelompok kaum mardikers yang mendapat persamaan hak dari penguasa Belanda, karena dinilai telah berjasa kepada pemerintah colonial. Umumnya mereka telah menganut agama Nasrani, dan mendapat nama-nama vaam seperti Jacob, Sudira, Lemmers, dll, dan mendapat hadiah berupa hunian di

Depok. Kendati banyak dari mereka yang berprofesi sebagai petani, tetapi jangan coba-coba memanggil mereka dengan sebutan "Abang", karena mereka akan tersinggung dan ngomel: Jij wit toch, Ik ben niet inlanders (Kamu tahu kan, saya bukannya pribumi).

Melting Pot

Pada akhirnya, Batavia ataupun Jakarta, merupakan melting pot (bejana pengaduk) bagi suku-suku pendatang yang kian lama kian beragam asal usulnya. Pada awalnya, mereka yang menghuni kota tua ini hanya terdiri dari beberapa suku yang di satu fihak dibawa secara paksa oleh Belanda, untuk menjadi pekerja, sedang di sisi lain terdapat sisa-sisa pengikut pasukan Mataram yang pernah ikut menepung Batavia tetapi tak kuat lagi kembali ke tanah kelahiran mereka di Jawa Tengah. Maka, mereka menempati lokasi yang menjadi pilihan, seperti di batas antara Batavia dengan Meeter Cornelijs (Jatinegara) yang sampai kini disebut Matraman, dari asal kata hunian laskar asal Mataram.

Dulu bila berangkat dari Kramat menuju Jatinegara, harus melewati Palmeriam. Walau namanya pakai jenis senjata berat, sebenarnya itu merupakan pengucapan "Melayu" terhadap Palmmerijen yang artinya jajaran pohon palm yang ditanam rapi sejak Laan Tegal sampai menjelang viaduk Jl Urip Sumoharjo. Pengucapan lain yang "mletho", terjadi pada penyebutan Kampung Petojo, yang sebenarnya merupakan konsesi yang diberikan kepada pendatang asal Makassar di bawah pimpinan Daeng Pattuju, pemilik usaha binatu alias laundry, yang untuk mencuci pakaian para soladu di tangsi Jaga Monet, menggunakan air Kali Ciliwung. Karena itu di sini terdapat Gang Petojo Binatu.

Daerah Pecinan Glodog, awalnya merupakan konsesi dari jagoan asal Bali bernama Citra Glidog, yang konon pendukung perjuangan Untung Surapati ketika memberontak melawan kompeni. Tetapi kawasan yang bernama Kampung Bali, tak berdekatan dengan Glodog. Selain terdapat Kampung Bali Matraman, juga terdapat hunian masyarakat asal Bali di Kampung Bali dekat Kebon Kacang, Tanah Abang. Nama Tanah Abang juga mengacu pada asal usul orang Bali penghuni daerah Abang di utara Karangasem. Sedangkan

mereka yang tinggal di Kampung Bali Matraman, berasal dari daerah Tabanan, Bali barat. Peninggalan masyarakat Bali di Batavia yang masih lestari sampai kini adalah dalam bahasa sehari-hari tumben sebagai kata ganti kadingaren (Jawa) atau diluar kebiasaan (Melayu). Juga adanya akhiran In dalam bahasa Betawi (bawain, anterin, lihat in, dll) yang di dalam bahasa-bahasa suku di Indonesia hanya terdapat dalam bahasa Bali dialeg Karangasem.

Lu-lu, Gue-gue

Meskipun diakui masih terdapatnya unsure Betawi di masyarakat Jakarta saat ini, tetapi antara suku Betawi dengan penduduk DKI Jakarta, dapat dikatakan tak memiliki sumbangan sejarah atau kekerabatan sama sekali. Orang Betawi lama, termasuk mereka yang hijrah ke Jakarta pada masa revolusi fisik, umumnya datang dan menghuni kawasan Batavia karena alasan alasan idealism dan kejoangan. Sementara yang datang belakangan, lebih didasari oleh dorongan ekonomis. Akibatnya, kebesaran Cunda Calapa pun makin tak berbekas. Lenyap dibawa perilaku egoisme sektoral. Sejumlah bangunan tua dan benda-benda peninggalan masa Kerajaan Sunda-Padjaran hilang satu demi satu. Bahkan sejumlah bangunan tua yang memiliki nilai sejarah penting sudah hancur. Padahal, bangunan-bangunan itu dapat dijadikan obyek wisata yang dapat mendatangkan devisa bagi negara.

Ketika benteng di Pintu Air dihancurkan demi membangun Mesjid Istiqlal, orang masih bisa memahami. Tetapi ketika ada upaya menggusur rumah tuan tanah di Tanjung Oost dan Masjid Si Pitung di Cilincing, Pantai Hiburan Zandfort di Koja, renovasi kebablasan terhadap Stasiun Kereta Api Tanjung Priok, urusannya sudah menjadi lain karena hal itu berkaitan dengan cagar budaya.

Hal-hal seperti itu juga terjadi di kota-kota tua Indonesia seperti Surabaya yang harus kehilangan jembatan Petekan, dan nyaris diruntuhkannya stasiun Semut. Hal demikian itulah yang mengakibatkan cirri masyarakat egosentris "Lu-lu, Gua-gua" tidak hanya muncul di Jakarta. Di Medan, Makassar, Semarang, dll. banyak bangunan tua yang terpaksa "mengalah" demi "modernisasi" yang tak jelas arahnya ! (Kalimas)

Pelabuhan Sunda Kelapa Saksi Sejarah Jakarta



Persaingan dengan Banten Girang dan Carbon dimenangkan oleh Sunda Kelapa yang Sampai Kini Tetap Eksis

BANDAR Kalapa yang kala itu merupakan pelabuhan terpenting Kerajaan Sunda telah dikenal sejak abad ke-12. Pada masa masuknya Islam dan para penjelajah Eropa, Sunda Kelapa diperebutkan antara kerajaan-kerajaan Nusantara dan Eropa, yang pada akhirnya dapat dikuasai oleh Belanda. Para penakluk ini mengganti nama-nama pelabuhan Sunda Kelapa dan daerah sekitarnya. Namun pada awal tahun 1970-an, nama kuno Sunda Kelapa kembali digunakan sebagai nama resmi pelabuhan tua ini.

Pengelana Portugis, Tom Pires yang mendarat di Sunda Kelapa (1512-1515) antara lain mengatakan, Kerajaan Sunda memiliki beberapa pelabuhan penting, yakni Banten, Pontang, Ciguede, Tangerang, Calapa, dan Cimanu (Indramayu), dan Cherimon. Pires menyebutkan, Calapa adalah satu pelabuhan paling besar dan strategis bagi daerah-daerah sekitarnya karena menjadi penyangga sejumlah pelabuhan di Nusantara seperti Sumatera, Palembang, Laue, Tanjungpura, Malaca, Makassar, Java, dan Madura. Sunda Kelapa yang dalam teks ini disebut Kalapa dianggap pelabuhan yang terpenting karena dapat ditempuh dari ibu kota kerajaan yang disebut dengan nama Dayo (dalam bahasa Sunda modern: dayeuh yang berarti kota) dalam tempo dua hari, dan

telah dikenal sejak zaman Tarumanagara abad ke-5. Pada abad ke-12, pelabuhan ini dikenal sebagai pelabuhan empat memuat komoditas lada milik Kerajaan Sunda, dengan ibukota di Pakuan Pajajaran atau Pajajaran yang saat ini menjadi Kota Bogor. Sejak abad ke-13 ada sebuah kerajaan yang disebut Sunda-Padjaran dengan ibu kota Bogor, terletak antara Sungai Ciliwung, Cipakancilan, dan Sungai Cisadane. Kerajaan Cunda Calapa adalah kombinasi Galuh dan Pakuan, kemudian disebut Kerajaan Sunda Padjaran.

Kapal-kapal asing yang berasal dari Tiongkok, Jepang, India Selatan, dan Timur Tengah sudah berlabuh di pelabuhan ini membawa barang-barang seperti porselen, kopi, sutra, kain, wangi-wangian, kuda, anggur, dan zat warna untuk ditukar dengan rempah-rempah serta merica, beras dan emas yang menjadi komoditas dagang utama saat itu. Bandar ini juga dikunjungi oleh kapal-kapal dari Palembang, Tanjungpura, Malakka, Makassar.

Kedatangan Bangsa Portugis

Berdasarkan Prasasti Batu Tulis di Bogor, tulisan-tulisan dari kebantenan dan berbagai dokumen, seperti Carita Parahyangan, Siksakandang Karasian, Purwaka Caruban Nagari, dan sejumlah dokumen Portugis, disebutkan Kerajaan Cunda Calapa telah memiliki pengaruh sangat besar di seluruh daerah Jawa Barat. Salah seorang raja terkenal yang ditulis dalam Prasasti Batu Tulis adalah Sri Baduga Maharaja (1490-1521).



Tahun 1513 armada Eropa pertama yang terdiri dari empat kapal Portugis dibawah komando Alvin, tiba dari Malakka dan merapat di dermaga Sunda Kalapa. Dua tahun sebelumnya, 1511, Malakka direbut oleh Portugis dibawah Alfonso d'Albuquerque. Mereka mencari rempah-rempah, terutama merica. beberapa tahun kemudian Erique Leme mengunjungi Sunda Kalapa membawa hadiah bagi raja Pasundan. Dia diterima dengan ramah pada 21 August 1522.

Dalam kunjungan itu, ditandatangani perjanjian persahabatan antara Pasundan dan Portugal, yang intinya memberi hak kepada orang-orang Portugis membangun gudang-gudang dan sebuah benteng. Orang-orang Pasundan memandang ini sebagai penguatan posisi mereka menghadapi pasukan-pasukan Islam dari kerajaan Demak di Jawa Tengah. Untuk mengenang kejadian penting ini, didirikan sebuah prasasti batu yang dinamakan, Padrao, yang kini dapat dilihat di Museum Nasional di jalan Medan Merdeka Barat. Letak asal batu ini menguatkan dugaan bahwa garis

pantai pada abad XVI merupakan garis lurus dengan tempat yang kini ditandai oleh jalan Nelayan, 400-an meter dari menara. Padrao itu ditemukan kembali pada tahun 1918 di sudut Prinsenstraat (Jalan Cengkeh) dan Groenestraat (Jalan Nelayan Timur).

Selain Prasasti Padrao, jejak sejarah Bandar Empat Zaman Sunda Kelapa pada era Hindu antara lain terlihat dari pada Situs Lodji Wijarka (kini disebut Tugu Pantura), situs Lodji Inggris, dan situs Benteng Fort Lacatra. Pada era kolonial antara lain terlihat pada lokasi pendaratan Janz Pieterse Coen, Bastion Robijn, memorial pembantaian China, galangan kapal VOC, gudang jangkar VOC, gudang jagung VOC dan situs kastil Batavia, gerbang Kastil Stone Portico, penjara Ni Hoe Kong dan Adrian Volkenier.

Kedatangan Fatahillah

Raja Pasundan merasakan ancaman dari kerajaan Demak, yang juga bersiap untuk menyerang bandar laut kedua, yakni Banten. Karena dalam posisi kejeput, raja Pasundan sangat mengharapkan kedatangan armada Portugis segera untuk melindungi pelabuhan Banten. Mereka tiba terlalu lambat, karena pada tahun 1527 Fatahillah telah mendarat lebih dulu di Banten dengan 1.452 perajurit dari Demak dan Cirebon. Setelah menguasai kawasan tersebut, Fatahillah mengubah nama Sunda kalapa, menjadi Jayakarta, yang berarti kota kemenangan. Ia mendirikan sebuah post militer untuk mengawasi muara sungai dan orang-orang Belanda, yang dia izinkan untuk membangun gudang dari kayu ditahun 1610, serta perumahan disebelangnya tepian timur. Kapal kapal Belanda telah merapat di dermaga Jayakarta ditahun 1596.

Dalam rangka mengimbangi kekuatan Belanda, Pangeran Jayawikarta pengikut Sultan Banten mengizinkan Inggris membangun kompleks di tepian barat sungai Ciliwung, di seberang gudang-gudang Belanda. Pada 1615 Inggris mendapat ijin mendirikan benteng di dekat kantor pabean. Perlindungan Inggris ini penting sekali, sebab istana pangeran berada dalam jarak tembak meriam Belanda. Pada Desember 1618, hubungan pangeran dengan Belanda demikian tegang, sehingga perajurit pangeran mengepung perbentengan Belanda, dan melingkari dua gudang utama, yakni Nassau dan Mauritius. Kapal kapal Inggris tiba dibawah komando Sir Thomas Dale, mantan gubernur dari Colony of Virginia, yang kini dikenal sebagai negara bagian Virginia State di AS.

Menurut catatan sejarah, pelabuhan Sunda Kelapa pada masa awal ini dibangun dengan kanal sepanjang 810 meter. Pada tahun 1817, pemerintah Belanda memperbesarnya menjadi 1.825 meter. Setelah zaman kemerdekaan, dilakukan rehabilitasi sehingga pelabuhan ini memiliki kanal sepanjang 3.250 meter yang dapat menampung 70 perahu layar dengan sistem susun sirih. Sekitar tahun 1859, Sunda Kelapa sudah tidak seramai masa-masa sebelumnya. Akibat pendangkalan, kapal-kapal tidak lagi dapat bersandar di dekat pelabuhan sehingga barang-barang

dan Eropa menjadi tidak sehat. Dan segera sesudah wilayah sekeliling Batavia bebas dari ancaman binatang buas dan gerombolan budak pelarian, banyak orang Sunda Kalapa berpindah ke wilayah selatan.

Sunda Kalapa Kini

Dimasa lalu, antara abad ke XVII dan awal abad ke XVIII kapal-kapal masih dapat melayari muara sungai Ciliwung. Diseberang jembatan ini terhamnpar sebuah pelabuhan dan kota Sunda Kalapa, yang terletak dikedua tepi dari sungai Ciliwung antara abad XII sampai XV. Pada saat ini Pelabuhan Sunda Kelapa direncanakan menjadi kawasan wisata karena nilai sejarahnya yang tinggi. Saat ini Pelabuhan Sunda Kelapa adalah salah satu pelabuhan yang dikelola PT Pelindo II yang tidak bersertifikat International Ship and Port Security (ISPS) Code karena sifat pelayanan jasanya hanya untuk kapal antar pulau.

Saat ini pelabuhan Sunda Kelapa memiliki luas daratan 760 hektar serta luas perairan kolam 16.470 hektar, terdiri atas dua pelabuhan utama dan pelabuhan Kalibaru. Pelabuhan utama memiliki panjang area 3.250 meter dan luas kolam lebih kurang 1.200 meter yang mampu menampung 70 perahu layar motor. Pelabuhan Kalibaru panjangnya 750 meter lebih dengan luas daratan 343.399 meter persegi, luas kolam 42.128,74 meter persegi, dan mampu menampung sekitar 65 kapal antar pulau dan memiliki lapangan penumpukan barang seluas 31.131 meter persegi.

Dari segi ekonomi, pelabuhan ini sangat strategis karena berdekatan dengan pusat-pusat perdagangan di Jakarta seperti Glodok, Pasar Pagi, Mangga Dua, dan lain-lainnya. Sebagai pelabuhan antar pulau Sunda Kelapa ramai dikunjungi kapal-kapal berukuran 175 GRT. Barang-barang yang diangkut di pelabuhan ini selain barang kelontong adalah sembako serta tekstil. Untuk pembangunan di luar pulau Jawa, dari Sunda Kelapa juga diangkut bahan bangunan seperti besi beton dan lain-lain. Pelabuhan ini juga merupakan tujuan pembongkaran bahan bangunan dari luar Jawa seperti kayu gergajian, rotan, kaoliang, kopra, dan lain sebagainya. Bongkar muat barang di pelabuhan ini masih menggunakan cara tradisional. Di pelabuhan ini juga tersedia

fasilitas gudang penimbunan, baik gudang biasa maupun gudang api.

Dari segi sejarah, pelabuhan ini pun merupakan salah satu tujuan wisata bagi DKI. Tidak jauh dari pelabuhan ini terdapat Museum Bahari yang menampilkan dunia kemaritiman Indonesia masa silam serta peninggalan sejarah masa lalu. Di dalam museum ini dapat disaksikan peralatan asli, replika, gambar-gambar dan foto-foto yang berhubungan dengan dunia bahari di Indonesia, mulai dari zaman kerajaan hingga ekspedisi modern. Museum ini sebetulnya menempati bangunan gudang tempat menyimpan barang-barang dagang VOC di abad 17 dan 18, dan tetap dipertahankan kondisi aslinya untuk kegiatan pariwisata. Bahkan sebagian bangunannya bisa disewa untuk acara-acara pribadi. Pada sisi utara museum masih terdapat benteng asli. (Kalimas)



Ilustrasi.

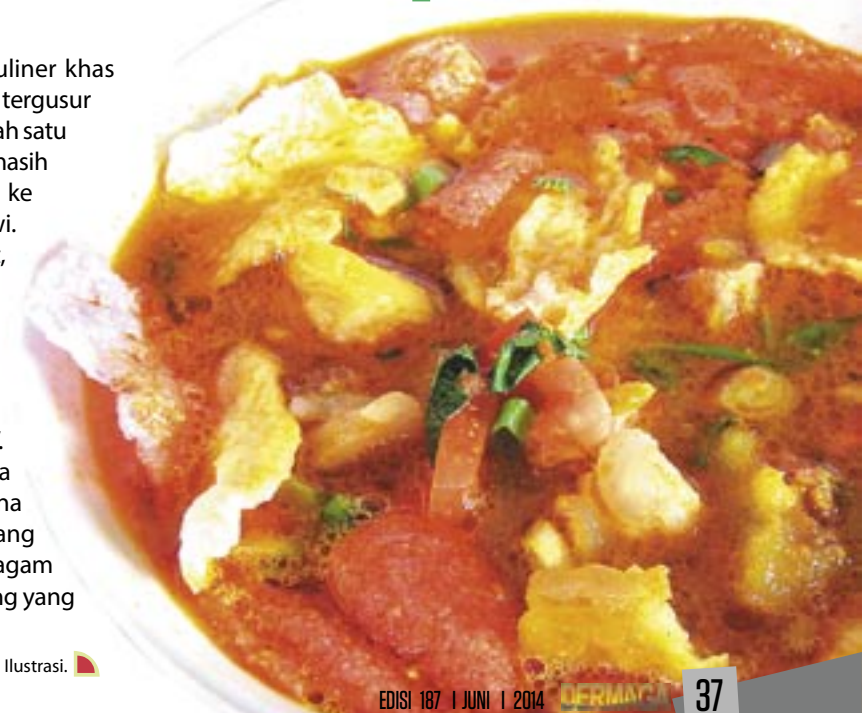
Seperti hanya elemen masyarakatnya maka Kuliner "Betawi" juga campur aduk antara lokal, barat dan utara !

Kuliner Khas Betawi Mulai Gado-gado Hingga Soto Torpedo !

SALAH satu daya tarik wisata di Jakarta adalah kuliner khas Betawi. Meski masyarakat Betawi sendiri sudah kian tergusur ke pinggiran akibat pembangunan kota, namun salah satu hasil budaya mereka berupa makanan khas Betawi masih bisa ditemukan di Jakarta. Bagi yang sedang berkunjung ke Jakarta, jangan lewatkan mencicipi makanan khas Betawi. Orang Betawi ternyata tak hanya getol sholat dan bersilat, tetapi juga pintar membuat aneka kuliner yang lezat dan menggoyang lidah. Tak heran jika makanan khas Betawi banyak digemari orang-orang dari berbagai latar belakang suku, ras dan agama.

Masyarakat Jakarta maupun Surabaya sama-sama mengenal kuliner khas yang bernama "Gado-gado". Nama boleh sama, tetapi cara meramu dan kontainnya ternyata tidak sama. Gado-gado Surabaya, dikenal karena kandungan sayuran selada dan kubis dengan bumbu yang siap disiramkan, sedang Gado-gado Betawi terdiri dari ragam sayuran berupa kangkung dan toge, dengan bumbu kacang yang

Ilustrasi.



dari tengah laut harus diangkut dengan cara reede transport.

Kota Batavia saat itu sebenarnya sedang mengalami percepatan dan sentuhan modern. Apalagi sejak dibukanya Terusan Suez pada 1869 yang mempersingkat jarak tempuh berkat kemampuan kapal-kapal uap yang lebih laju meningkatkan arus pelayaran antar samudera. Selain itu Batavia juga bersaing dengan Singapura yang dibangun Raffles sekitar tahun 1819.

Maka dibangunlah pelabuhan samudera Tanjung Priok, yang jaraknya sekitar 15 km ke timur dari Sunda Kelapa untuk menggantikannya. Hampir bersamaan dengan itu dibangun jalan kereta api pertama (1873) antara Batavia - Buitenzorg (Bogor). Empat tahun sebelumnya (1869) muncul trem yang ditarik empat ekor kuda.

Selain itu pada pertengahan abad ke-19 seluruh kawasan sekitar menara syahbandar yang ditinggali para elit Belanda

diuleg bersama cabe, terasi serta sedikit kencur dan air asam Jawa. Orang Betawi mengatakan Gado-gado Surabaya lebih mirip lotek, sementara orang Surabaya menyebut Gao-gado Betawi seperti Rujak Cingur! Demikian pula, bila menyebut kethoprak, pendatang dari Jawa Tengah akan mengartikan sebagai seni pentas tradisional, sedang masyarakat Betawi mengenalnya sebagai makanan yang mirip tahu thek Surabaya tetapi minus petis.

Sebagai masyarakat yang tinggal di wilayah akulturasi budaya, maka kuliner khas Betawi merupakan gambaran berbagai anasir yang dibawa oleh orang-orang Eropa, India, Tionghoa, Arab dan pengaruh lokal Melayu, Jawa dan Sunda.



Ilustrasi.

Berbagai Kue

Di antara sekian banyak makanan camilan paling unggulan di Betawi adalah:

Kerak Telor: yang dimasak lalu khusus diperdagangkan waktu penyelenggaraan "Pasar Gambir" dan kemudian "Jakarta Fair" alias "Pekan Raya Jakarta" (PRJ). Namun saat ini, sesuai dengan hukum pasar, karena banyak dicari calon pembeli, di hari-hari biasa ada kalanya bisa ditemukan pedagang kerak telor menjajakan dagangan dengan berkeliling kampung. Namun mungkin jumlahnya tidak seberapa dan mulai sulit ditemukan karena panganan satu ini sudah termasuk langka.

Kerak telur dibuat dari bahan-bahan antara lain seperti beras ketan putih, telur ayam atau telur bebek, ebi (udang kering) dan parutan kelapa yang disangrai kering, serta bawang goreng, cabai merah, kencur, jahe, merica, garam dan gula pasir sebagai bumbu pelengkap. Cara membuat makanan ini cukup unik karena dimasak di atas "anglo" sebagai tempat bara api. Pedagang kerak telur sesekali membalikkan wajan agar permukaan kerak telur matang merata sambil dikipas-kipas agar bara api tetap menyala. Setelah kering dan matang kerak telur siap untuk disajikan

Kue Pancong: adalah salah satu jajanan pasar yang cukup familiar. Kue asli Betawi ini sangat pas jika di santap waktu masih panas atau hangat. Salah satu daya tarik dari kue ini terletak pada rasa kelapa parutnya begitu gurih. Selain itu, memang kue ini sangat pas di 'cocol' dengan gula pasir. Di Surabaya, kue pancong disebut kue rangin.

Kue Bugis Betawi: Dari namanya, dapat dipastikan bahwa kue ini merupakan adaptasi kue asal Sulawesi Selatan yang diperkenalkan oleh suku Bugis, tetapi disesuaikan dengan selera setempat dan sering diujakan di pasar tradisional maupun para pedagang keliling. Teksturnya yang legit serta isian gula merah dan kelapanya yang manis membuat lidah ingin terus menyantapnya. Kue Bugis ketan hitam, makanan ini banyak dijumpai di acara resepsi pernikahan masyarakat Betawi. Selain di acara resepsi pernikahan, kue ini juga tersedia saat acara pengajian, rapat, arisan dll.

Buah Atep: Nama "Buah atep" diadopsi dari asal buah dari pohon aren yang paa era "kuda gigit besi" daunnya digunakan untuk atap (atep) rumah penduduk. Manisan kolang-kaling ini populer bagi warga Betawi untuk makanan camilan yang biasanya diletakkan di toples. Tak hanya buat tambahan ke dalam es campur ataupun kolak, manisan kolang-kaling juga bisa dimakan langsung tanpa campuran.

Roti Buaya: Dari namanya yang memakai istilah "roti", dapat dipastikan kue ini diilhami dari makanan orang bule yang dimasa lalu merupakan golongan elit di Batavia. Tetapi kenapa disebut kue buaya? Siapa bilang buaya merupakan konotasi dari playboy? Sebab ternyata buaya adalah binatang yang paling setia dengan pasangannya. Buaya berbentuk roti dalam masyarakat Betawi merupakan representasi dari kesetiaan. Oleh karena itu harus diberikan sepasang. Roti buaya adalah salah satu prasyarat yang harus ada dalam upacara pernikahan Betawi. Roti buaya ini berbentuk buaya kecil yang lucu, yang ketika serah-serahan pengantin dilengkapi dengan uang kertas (beneran) yang dipajang sebagai bendera.

Andepite: Dari nama dan tampilannya dapat dipastikan bahwa kue ini diilhami kuliner bangsa Eropa. Bahannya terdiri dari kentang yang dihaluskan bersama santan, gula, dan telur, lalu dikukus hingga matang. Lalu dicetak dalam wadah bergerigi. Saat hendak disajikan, permukaannya ditaburi adas manis. Cita rasanya manis legit.

Selain yang disebut di atas, terdapat pula berbagai macam kue khas yang juga dikenal di daerah-daerah lain, antara lain: Kue Rangi, Kue Dongkal, Kue Geplak, Ongol-Ongol, Kue Cubit, Kue Lekker, Klepon, Lepet, Cucur, Putu Mayang, Lupis, Kue Pepe, Tape Uli, Dodol Betawi, Lapis Legit, Sengkulun, Kue Kelen. Kue Talam, Kue Putu, Jipang & Berondong, Wajik, Sagon, dll.

Selain berjenis-jenis kue basah seperti tersebut di atas, terdapat pula kue-kue kering, yang antara lain berupa: Biji Ketapang (kue asli Betawi yang digoreng ini biasanya ikut meramaikan suasana saat hari raya tiba), Kembang Goyang (konon aslinya adalah makanan orang Cina Peranakan yang mengadopsi makanan ini menjadi makanan mereka? Di Singapura, orang-orang juga kenal dengan kue ini), Kue Akar

Kelape (Makanan ini menjadi salah satu hidangan wajib disuguhkan saat hari raya), Rengginang (Dibuat dari beras ketan yang setelah diolah kemudian dijemur di bawah panas matahari dan digoreng hingga mengembang. Ada dua pilihan rasa: rengginang manis dan rengginang asin), Kue Satu

(Bahan dasar kue warisan kuliner Cina berupa tepung kacang hijau yang ditumbuk bersama gula pasir), Gulali (Dibuat dari pintalan gula yang dibakar terlebih dahulu, dengan beragam bentuk, mulai dari bunga, kupu-kupu, kuda laut, dan raket), Kue Lukang / Putu Kering (Terbuat dari tepung beras dicampur tepung kelapa. Cara pembuatannya dikukus. Dulu banyak berada di wilayah srengseng, kebon jeruk dan sekitarnya). Kerupuk Gendar, dll.

Masakan dan Minuman

Sebelum bermunculan tempat dugem di bilangan Kemang, tempat-tempat nongkrong sambil nangsels perut, banyak tersebar di seantero Jakarta. Yang paling top markotop adalah Pecenongan di waktu malam, ketika para penggemar ikan bakar dan Chinese Food ngariung bersama jago-jago balap nasional seperti Tinton Suprpto, Aswin Bahar, Sungkar bersaudara yang sering nongkrong di situ. Geser ke utara belok kanan sampai ke Krekot, bisa ditemui penjual Nasi Udug, dan kuliner Betawi jadul. Bagi penggemar Gado-gado Betawi, kalau siang bisa ke Pasar Boplo, sedang bagi pecandu jeroan kambing silakan sore-sore ke tenda biru Bang Saleh Kumis, di pinggir rel kereta api Manggarai-Tenabang!

Bagi yang berdiet dan takut kolesterol, bisa mencari Asinan Betawi yang berkonten berbagai jenis sayuran seperti sawi, kubis, taoge, tahu, selada yang diasinkan dan diawetkan untuk disajikan setelah disiram bumbu kacang yang dicampur cuka dan cabai, ditaburi kacang goreng dan krupuk mi.

Terdapat pula Karedok, yang meskipun asalnya dari Tatar Sunda, tetapi sudah terlanjur menjadi trade mark Betawi. Masakan ini sangat unik karena semua sayuran dalam keadaan segar, tanpa melalui proses pemasakan sehingga kandungan gizi dan seratinya sangat padat.

Jajanan tradisional yang bernama Ketoprak Betawi ini cukup banyak penggemarnya. Potongan lontong, taburan tauge dan bihun yang dicampur dengan bumbu kacang yang kental cukup membuat kenyang. Tak sulit untuk menemukan ketoprak, karena bisa dijumpai hampir di tiap sudut kota Jakarta. Sekarang bahkan beberapa rumah makan pun menyediakan ketoprak sebagai salah satu menu mereka.

Terdapat pula Tauge Goreng bagi penggemar masakan berbahan dasar sayur. Makanan ini berbahan dasar tauge dan tahu yang disiram dengan kuah kecap dan tomat. Cara pembuatannya sangat sederhana. Pertama-tama, rebus tauge dan tahu yang telah dipotong kecil-kecil. Selanjutnya dipanaskan minyak

Hoangho (Sungai Kuning) memiliki kuah berwarna kekuningan. Campuran udang rebon yang ada dalam kuah laksa, membuat rasanya menjadi segar dan di padu aroma khas udang. Selain itu, Makanan ini beisi irisan ketupat, telur, kemangi, tauge, kucai, bihun, perkedel, dan bawang goreng, serta kuahnya yang kental dengan taburan udang kering. Namun ada yang bilang bahwa Bihun dan perkedel hanya variasi tambahan dari laksa, bukan bawaan aslinya. Cara lain untuk menikmati Laksa adalah menggunakan Semur Betawi. Paduan rasa manis pada semur, tentunya akan menambah rasa gurih di lidah.

Soto Betawi: merupakan salah satu primadona makanan khas Betawi. Hal yang membedakan Soto Betawi dengan soto



Ilustrasi.

untuk menumis bumbu yang telah dihaluskan yang terdiri atas cabai merah, cabai rawit, bawang merah, tauco, garam, dan oncom. Setelah bumbu ditumis dan harum, tambahkan air, kecap, daun bawang, dan tomat. Aduk hingga matang dan mengental. Selanjutnya, tuang kuah tersebut di atas tauge dan tahu yang sudah direbus sebelumnya.

Laksa Betawi: Makanan khas Betawi yang satu ini memang sudah agak jarang bisa ditemui. Namun bukan berarti punah. Di beberapa lokasi tertentu, masih bisa menemukan panganan berjenis mie yang diberi bumbu. Laksa Betawi yang diduga berasal dari tepian Sungai

lainnya adalah Soto Betawi beegelimbang dalam kuah santan. Tambahan santan ini membuat rasa soto betawi begitu gurih. Tambahan daging sapi atau ayam yang menggoda dan irisan tomat yang segar, membuat masakan ini sangat lezat dinikmati ketika perut lapar. Saudara dekat Soto Betawi adalah Soto Tangkar yang mayoritas konten aslinya bukan hanya daging kambing, tetapi justru didominasi oleh "senjata rahasia" kambing yang sering juga disebut "torpedo". Soto jenis ini selain super kaya gizi dan berpotensi menambah kolesterol, bagi yang percaya juga disebut bisa menambah energi dan vitalitas pria!

Babanci: Sebenarnya kuliner yang satu ini masih tergolong keluarga soto-sotoan, tetapi kini sudah sulit ditemukan di pasaran umum. Sekilas tampilannya mirip soto dengan kuah yang lebih kental.

Bahan utamanya berupa daging, santan, kelapa sangrai, dan kelapa muda dengan bumbu-bumbu antara lain kunyit, jahe, kemiri, terasi, ketumbar, jintan, bawang merah, bawang putih, laos, salam dan cabai. Yang menjadi ciri khas dari makanan ini adalah serutan kasar kelapa muda di atasnya. Kelapa muda yang segar ini membuat rasa sayur berbumbu kental ini menjadi lebih ringan. Tekstur kelapa muda yang lembut ini juga bisa mengimbangi tekstur daging yang kasar. Dibutuhkan keahlian khusus mengolah masakan ini agar penyajian dan rasanya sempurna. Dari ramuan bumbu yang pas hingga kesabaran dalam proses pembuatannya, meracik bumbu, memotong-motong daging kepala sapi, mengerok isi kelapa muda, hingga merebus daging kepala sapi itu sendiri. Penyebab langkanya makanan ini mungkin karena bahan-bahan untuk membuat babanci semakin sulit untuk ditemukan di Jakarta, seperti temu mangga, kedaung, bangle, adas dan lempuyang. Saat disajikan, Babanci diperlakukan sebagai sayur yang ditemani sejumlah lauk-pauk lain seperti tempe, tahu dan kerupuk.

Selain jenis-jenis makanan di atas, masih terapat kuliner khas Betawi, antara lain: Pindang Bandeng Betawi. Untuk memasak pindang bandeng ini bisa dilakukan dengan menumis bumbunya terlebih dahulu atau langsung merebus bumbu bersama ikan bandengnya. Hal yang unik dari masakan ikan bandeng betawi ini biasanya banyak muncul menjelang hari raya Imlek karena konon bandeng adalah simbol kemakmuran. Ikan Gabus Pucung: Sayur ikan gabus pucung merupakan makanan khas Betawi yang sudah dikenal dari generasi ke generasi. Bahkan makanan ini menjadi bagian dari salah satu tradisi masyarakat Betawi yang disebut "nyorog", berupa kewajiban menghantarkan makanan kepada orangtua dari anak, atau menantu kepada mertua setiap menjelang



Ilustrasi.

bulan puasa dan lebaran. Sayur ikan gabus pucung menjadi salah satu makanan yang diserahkan pada orang tua/mertua.

Ketupat Sayur: Ketupat sayur betawi bisa dinikmati dengan beberapa macam kuah, diantaranya Sayur Godok, Semur Daging, Opor Ayam.

Ayam Sampyok, hidangan mewah Betawi kota dengan sentuhan cita rasa Tionghoa yang menyelimuti daging empuk ayam, dengan dua layer proses "pembumbuan" dilakukan untuk mendapatkan rasa lezat Ayam Sampyok.

Nasi Udug: yang akhirnya menjadi ikon kota Jakarta, memiliki khas rasa nasinya yang gurih dan manis yang berasal dari santan sebagai campuran masak nasi. Konon, nasi udug merupakan kuliner khas Betawi yang tercipta berkat akulturasi budaya timur tengah. Nasi udug Jakarta ini pun disajikan dengan berbagai jenis lauk sehingga bisa disantap oleh siapapun sesuai dengan selera masing-masing.

Bicara tentang makanan khas Betawi juga tidak bisa dipisahkan dari minuman. Setiap daerah juga tentunya memiliki minuman khasnya sendiri-sendiri. Untuk jenis minuman khas Betawi, terdapat:

Bir Pletok: Meskipun menyandang nama "bir" tetapi minuman ini ditanggung halal, karena tak mengandung alkohol, tetapi merupakan minuman kebugaran alami yang memiliki beragam khasiat. Salah satunya, bisa mengatasi masalah sulit tidur alias insomnia. "Bir" ini terbuat dari rempah-rempah seperti jahe merah, kayu angin, kayu manis, serai, kapulaga, dan sebagainya.

Es Selendang Mayang: Minuman ini dapat mengenyangkan karena bahan utama dari selendang mayang terdiri dari tepung sagu dan tepung beras yang berbentuk kue seperti agar-agar serta disiram dengan kuah santan. Warna merah atau hijau dari adonan kue disajikan dalam potongan kotak-kotak yang berpadu dengan warna putih santan membuat tampilannya mengingatkan bentuk selendang maka dari itu minuman khas Betawi ini disebut selendang mayang. Sayangnya akhir-akhir ini minuman ini sudah mulai sulit ditemukan, tetapi masih ada beberapa penjual yang menjual selendang mayang yang dapat ditemui di kawasan Kota Tua, Glodok, dan kawasan Kelapa Gading. Es Doger: adalah minuman es serut dengan santan yang berisi tape singkong, ketan hitam, dan ditambah sirup dan juga susu kental manis. Kadang roti tawar juga ikut ditambahkan sebagai pelengkap. Es Goyang: atau ada pula yang menyebutnya sebagai es lilin memang bikin kangen. Disebut es lilin karena bentuknya menyerupai lilin, meski sebetulnya es ini berbentuk batangan. Disebut es goyang karena proses pembuatannya harus digoyang-goyang. Es Cendol: terbuat dari tepung beras, disajikan dengan es parut serta gula merah cair dan santan. Rasa minuman ini manis dan gurih. Di daerah Sunda minuman ini dikenal dengan nama cendol sedangkan di Jawa Tengah dikenal dengan nama es dawet. Es Campur: tak ada pakem mengenai bahan apa yang digunakan membuat es campur karena pada dasarnya merupakan es yang dibuat dari bermacam-macam campuran bahan yang terdiri dari aneka buah, cincau hitam, tapai singkong, dan lain-lain. (Kalimas)

Pelabuhan Tenau Kupang dan Pelabuhan Bitung Menuju Pelabuhan Hub

Lokasinya yang Strategis di Lautan Internasional, Memungkinkan Tenau Kupang dan Bitung menjadi Pelabuhan Hub

TERNYATA bukan hanya Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki masalah dengan pemerataan pembangunan. Filipina juga mempunyai persoalan, karena pembangunan mereka lebih terpusat di Pulau Luzon dan Mindanao, hingga penduduk Pulau Palawan dan Samar sering merasa dianaktirikan. Demikian juga penduduk Sapporo di Jepang, meskipun sudah cukup makmur untuk ukuran kebanyakan negara lain di Asia Selatan, masih terasa tertinggal dengan saudara-saudaranya di Pulau Honsu, utamanya pada "segi tiga emas" Tokyo-Yokohama-Nagasaki.

Bagaimana dengan Indoneia yang bentang barat-timurnya sama dengan jarak barat-timur negara Amerika Serikat, mempunyai 17.000 pulau besar dan kecil yang mayoritas dihuni penduduk serta memiliki garis pantai yang terpanjang dibanding dengan yang dimiliki negara-negara lain di dunia?

Negeri yang mendapat sebutan romantik "jamrud di khatulistiwa" sejak masa Kolonial dulu, dengan sengaja atau tidak, oleh kaum penjajah telah dibuat skema ketidakseimbangan antara Kawasan Barat Indonesia (KBI) yang padat penduduknya, dengan Kawasan Timur Indonesia (KTI), yang padat Sumber Daya Alam (SDA) di bukit dan lembahnya, maupun di darat serta perairannya.

Karenanya sejak jaman VOC (Verenigde Oostindische Compagnij, Kongsi Dagang Hindia Timur) terkesan adanya kebijakan: menguras kekayaan dari KTI yang hasilnya lebih banyak digunakan untuk membangun KBI.

Pemerataan Pembangunan

Berbagai upaya untuk mengurangi kesenjangan sosial dan ekonomi antara KBI dengan KTI pada dasarnya telah cukup banyak dilakukan oleh pemerintah. Yang terakhir ini, antara lain dengan diluncurkannya Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Selain itu, Kementerian Perhubungan juga telah menyusun Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), yang salah satu sasarannya adalah mengembangkan pelabuhan-pelabuhan di KBTI maupun KTI sebagai pelabuhan pengumpul untuk komoditas ekspor, dalam rangka mengurangi ketergantungan Indonesia terhadap pelabuhan hub yang berada di negara tetangga.

Dalam Sistranas yang mulai digelar sejak sekitar tiga tahun yang lalu, Kemenhub telah merencanakan akan dikembangkannya pelabuhan-pelabuhan hub di KBI, antara lain di Batam dan Aceh sebagai West Indonesia

Hub Port, yang diperkirakan akan mampu mengurangi ketergantungan ekspor komoditas Indonesia lewat Singapura, Tanjung Pelepas maupun Port Klang. Sedangkan untuk KTI, disiapkan pelabuhan-pelabuhan Bitung, Sorong dan Tenau Kupang sebagai East Indonesia Hub Port.

Apabila tujuan membangun dan mengembangkan West Indonesia Hub Port adalah guna mengimbangi peran pelabuhan transshipment di negara tetangga, maka dalam membangun East Indonesia Hub Port, utamanya adalah guna memicu dan mendorong pertumbuhan ekonomi kawasan. Seperti diketahui, kecuali untuk investasi di sektor gas dan minyak bumi maupun pertambangan komoditi strategis seperti emas, tembaga, nikel dan beberapa lagi, minat investor untuk menanamkan modal mereka di KTI masih terhunting rendah. Hal tersebut disebabkan infrastruktur di KTI yang belum siap dalam mendukung industrialisasi. Selain itu, rendahnya konektivitas KTI dengan KBI, menyebabkan mahalnya harga barang penolong industri, baik yang sudah bisa difabrikasi di dalam negeri maupun yang masih harus diimpor.

Penetapan Bitung sebagai salah satu hub port di KTI, dimaksud untuk menjadi pelabuhan pengumpul



komoditi unggulan Pulau Sulawesi dan sekitarnya, yang utamanya berupa hasil agro yang mempunyai pasar cukup kuat di Asia Timur dan pantai barat Amerika. Posisi strategis Pelabuhan Bitung yang berada di bibir Pasifik, dinilai mempunyai keunggulan tersendiri, apabila dibanding dengan pengiriman komoditi serupa dari Pelabuhan-pelabuhan Makassar, Kendari atau Parepare.

Sedangkan peran Pelabuhan Sorong, cukup strategis untuk mendukung kegiatan penambangan gas dan minyak bumi lepas pantai. Bahkan juga untuk mendukung industri dan pertambangan tembaga dan emas di Papua yang dilakukan oleh Freeport Indonesia, nikel di Pulau Gag.

Dermaga Baru

Pelabuhan Tenau yang dikelola Pelindo III Cabang Tenau Kupang, merupakan pelabuhan yang oleh manajemen Pelindo III saat ini dikategorikan dalam cluster diversifikasi usaha. Meskipun di daerah belakangnya belum berkembang industri yang diharapkan mampu menjadi pemicu pertumbuhan pelabuhan, tetapi secara konstan telah berhasil menempatkan diri sebagai cabang yang telah mampu memberi kontribusi laba kepada perusahaan. Oleh karenanya, pemerintah menilai bahwa pelabuhan tersebut cukup strategis untuk dijadikan salah satu pelabuhan hub di KTI.

Sejak dioperasikannya terminal petikemas di Tenau Kupang, cabang ini telah berhasil meningkatkan kinerjanya. Karenanya manajemen Pelindo III kian memberi perhatian kepada cabang ini, yang diwujudkan dalam bentuk berbagai investasi membangun fasilitas maupun penambahan peralatan yang diperlukan guna mendukung operasionalnya.

Berkat dukungan investasi tersebut, pada bulan Mei 2014 lalu Pelabuhan Tenau Kupang, dapat mengoperasikan dermaga baru berukuran panjang 110 meter pada sisi luar, dan 90 meter di sisi dalam. General Manager Pelindo III Tenau Kupang Hot Rudolf Marihot, dalam kesempatan berbincang dengan Dermaga mengatakan: "Pembangunan dermaga itu sudah selesai pada akhir April 2014, dan setelah diujicoba, maka pada bulan Mei 2014 langsung dapat dioperasikan".

Disebutkan bahwa pembangunan dermaga baru tersebut merupakan salah satu upaya Pelindo III dalam mengantisipasi peningkatan arus kunjungan kapal di Pelabuhan Tenau Kupang yang pada tahun 2013 lalu telah mencapai 2.476 unit, dengan berat mencapai 4.272.541 GT. Sedang realisasi arus barang pada tahun 2013 tercatat 184.518 m3. Capaian ini merupakan peningkatan 26% bila dibandingkan dengan realisasi pada tahun sebelumnya, yang baru tercapai 146.697 m3. Demikian juga dengan petikemas, telah terjadi peningkatan sebesar 32% dari tahun 2012, dengan total throughput tahun 2013 tercatat 78.322 boks atau setara

dengan 79.628 TEU's. Sedangkan realisasi arus petikemas pada tahun 2012 baru tercapai 59.689 boks atau setara dengan 60.305 TEU's.

Prakarsa Pelindo III membangun dermaga baru di Pelabuhan Tenau Kupang, merupakan salah satu upaya untuk mendorong peningkatan efisiensi biaya logistik, khususnya dalam pengiriman barang melalui moda transportasi laut, sehingga diharapkan akan memacu pertumbuhan perekonomian di Kawasan Timur Indonesia (KTI).

"Dengan selesainya pembangunan dermaga baru tersebut, kini seluruh dermaga yang terdapat di Pelabuhan Tenau Kupang akan mampu menampung sedikitnya tujuh unit kapal dengan ukuran panjang rata-rata sekitar 100 meter per unit. Sedangkan dermaga yang baru mampu untuk disandari dua unit kapal sekaligus. Pada sisi depan dermaga baru itu dapat melayani kapal Bulk Carrier dengan volume maksimum 30.000 DWT. Sedang pada sisi belakang dermaga, akan dapat disandari kapal Long Supply Vessel dengan volume maksimum 20.000 DWT. Sementara itu, pada sisi kiri dermaga, dapat melayani kapal Bunkering Barge dengan volume maksimum 5.000 DWT" jelas halak hita Hot Rudolf Marihot, yang juga pernah mempunyai pengalaman menjabat Manager Keuangan di Cabang Tenau Kupang.

Go International

Ekspansi Pelindo III di Tenau Kupang itu dimaksud untuk menindaklanjuti kerjasama yang terjadi antara Pelindo III dengan PT Saipem dalam rangka meningkatkan kegiatan offshore logistic base. Investasi berupa peningkatan struktur dermaga Pelabuhan Tenau

Kupang ini diprediksi akan meningkatkan potensi kunjungan kapal PT Saipem sebanyak 683 call per tahun dengan minimum throughput bongkar muat pipa offshore sebesar 1.228.800 ton/tahun. Selain itu diestimasikan pula adanya peningkatan potensi arus kunjungan kapal yang dioperasikan oleh PT Kupang Resources hingga sebanyak 12 call per tahun dengan minimum throughput bongkar muat batu mangan sebesar 120.000 ton/tahun. Sebelumnya Pelindo III Cabang Tenau Kupang telah melakukan kerjasama dengan perusahaan asal Portugis Saipem Commercials Maritimo. Kerjasama yang dilakukan berupa pelayanan shorebase di Pelabuhan Tenau Kupang, meliputi pelayanan jasa kepelabuhanan pada lokasi dermaga baru atau dermaga eksisting serta fasilitas pelabuhan, untuk dipergunakan secara eksklusif dalam hal transshipment dan penimbunan pipa serta bahan-bahan proyek penunjang kegiatan lepas pantai di Selat Timor dalam rangka pengembangan proyek gas Ichthys di Australia.

Menjawab pertanyaan Reporter ermaga tentang peluang lain yang mungkin dapat diraih oleh pelabuhan yang dipimpinnya, Marihot mengatakan: "Kalau mau sedikit bicara besar, sebenarnya Tenau Kupan sudah mulai go international. Selain adanya kerjasama mendukung kegiatan di Selat Timor, kami juga sudah merintis jalur pelayaran ke Pelabuhan Dilli di Timor Leste, dengan kapal yang mengangkut berbagai komoditas asal Makassar. Di luar itu, beberapa pengusaha dan penggiat pariwisata asal Nusa Tenggara Timur (NTT) juga tengah merintis jalur angkutan wisata dan pebisnis asal Australia yang secara kecil-kecilan mulai berinvestasi di provinsi ini".

Geliat Pelabuhan Bitung

Pelabuhan Bitung di Sulawesi Utara yang telah ditetapkan dalam MP3EI untuk menjadi pelabuhan hub, juga mulai menggeliat setelah sejak pertengahan April 2014 lalu berhasil menyelenggarakan layanan petikemas. Breaking event yang dilakukan menggunakan kapal Vega Fyren berbobot 9.975 GT yang dioperasikan Maersk Line Indonesia menuju Tanjung Pelepas, Malaysia.

"Untuk tahap awal, kami memang baru mengangkut 70 boks petikemas dan baru dapat menyingahi Bitung tiap dua pekan sekali, tetapi kami sudah mempunyai perencanaan dengan menyiapkan unit kapal yang akan melakukan pelayaran dari Selat Torres di Australia, singgah di tiga pelabuhan di Papua serta Bitung terus ke Tanjung Pelepas. Karena itu kedepan pasti akan terjadi peningkatan, karena potensi Sulawesi Utara yang cukup bagus. Yang penting untuk dicatat, dengan adanya layanan angkutan petikemas dari Bitung langsung ke pelabuhan tujuan, akan terjadi pengurangan biaya logistic. Seperti diketahui, sebelum ini petikemas ekspor dari Bitung harus lebih dulu alih muat di pelabuhan-pelabuhan Tanjung Perak Surabaya atau Tanjung Priok Jakarta" tutur Direktur PT Mersk Line Indonesia Jacob F. Sorensen yang hadir di Bitung bersama Dirjen Perhubungan Laut Bobby R. Mamahit, Wakil Gubernur Sulut Djauhari Kansil dan pejabat lainnya.

Dalam kesempatan yang sama Dirjen Hubla Bobby R. Mamahit mengatakan bahwa penetapan Bitung sebagai pelabuhan hub, merupakan tantangan yang harus dijawab dengan pembuktian bahwa Provinsi Sulut memiliki kemampuan untuk mendukung hal tersebut. Ia menyebutkan bahwa langkah kecil pelayanan petikemas dari Pelabuhan Bitung ke luar negeri kali ini, merupakan awal dari langkah besar

menuju realisasi menjadi pelabuhan hub. Dalam menanggapi "tantangan" Dirjenla tersebut, Wakil Gubernur Sulut Djauhari Kansil menyatakan: "Dengan adanya jalur pelayaran angkutan petikemas ke luar negeri, akan memberi keuntungan bagi kalangan usaha di Sulut karena dapat mengirimkan barang dadanannya tanpa harus lebih dulu di pelabuhan lain, yang selain akan memakan waktu juga mengakibatkan biaya tinggi".

Sementara itu KSOP Bitung-Bey H. Husaini menjelaskan bahwa sejak tahun 2008, pertumbuhan perdagangan internasional lewat pelabuhan Bitung telah meningkat secara cukup signifikan, karena telah berhasil menembus ke pasar di 77 negara, dengan 71 jenis komoditas. Pertumbuhan angkutan barang di Bitung dari tahun ke tahun juga cenderung meningkat. Bila pada tahun 2011 jumlah throughput baru mencapai 104.661 TEU's, maka pada tahun 2012 telah meningkat menjadi 115.633 TEU's dan tahun 2013 lalu kembali meningkat menjadi 145.000 TEU's. Untuk tahun 2014 ini Manajemen Pelindo IV Cabang Bitung menargetkan untuk bisa meningkat antara 40-49%, hingga mencapai sekitar 202.000 TEU's. Adapun komoditi unggulan yang diekspor lewat Pelabuhan Bitung antara lain berupa: minyak kelapa kasar, tepung kelapa, bungkil kopra, biji dan bunga pala, cangkang buah pala, daging buah pala kering, ikan beku, sabut kelapa, cengkih, rumah panggung dan ikan hias.

Negara tujuan ekspor terbesar dari Sulawesi Utara adalah Negeri Belanda, Amerika Serikat dan Tiongkok. Sesuai data Badan Pusat Statistik Sulut, nilai ekspor non migas Sulut pada Februari 2014 mencapai US \$1.113,39 juta, yang berarti peningkatan 42,72% dibanding dengan nilai ekspor pada bulan Januari 2014 yang tercatat US \$79,45 juta. (Nilam)

General Manager Pelindo III Cabang Bima Semua Berawal dari Tukang Sapu



keterangan foto kiri. Baharuddin menandatangani pernyataan jabatan di hadapan Direktur Utama Pelindo III.

Kegigihan Baharuddin patut dijadikan teledan. Dia meniti karier di Pelindo III, diawali sebagai pegawai rendahan, yaitu tukang sapu. Itu pun hanya sebagai pegawai harian lepas dengan honor yang sangat tak memadai.

Meski demikian, tak membuat ayah tiga anak itu kecil hati. Setiap pagi kotoran sapi dan kerbau di Pelabuhan Badas, Sumbawa Besar, disapunya hingga bersih. "Pekerjaan saya pertama dulu, menyapu kotoran sapi dan kerbau di pelabuhan," kenang suami Siti Nurhan, yang dinikahinya pada 1986 itu, dengan polos.

Takhanya itu, kenang Bahar-sapaan akrab Baharuddin. Dia berhasil menghijaukan halaman Kantor Pelabuhan Badas, yang sebelumnya dikenal tandus dan kering itu. Dia menanam pisang sehingga menghasilkan duit. Di kebun halaman pelabuhan itu pula, dia tinggal bersama isterinya tercinta.

Pengalaman pahit Baharuddin tersebut, diceritakan kembali oleh dirut Pelindo III, Djarwo Surjanto dihadapan undangan. Bahkan orang nomor satu di jajaran Pelindo III yang Senin lalu dilantik sebagai dirut untuk priode kedua itu, ikut meneteskan air mata.



General Manager Pelindo III Cabang Bima Baharuddin.



Serah terima memorandum dari Dadan Darmawan kepada Baharuddin.

Sementara undangan lainnya terkagum mendengarkan cerita duka Baharuddin dari orang nomor satu di Pelindo III itu. "Yang memprihatinkan lagi, baharuddin ini merupakan anak yatim-piatu," cerita Djarwo, yang membuat hadirin terheran-heran, mendengarkan kisah Baharuddin.

"Perjuangan Baharuddin patut dijadikan contoh. Kalau dulu hanya sebagai tukang sapu, tapi saat ini kita saksikan dilantik sebagai GM," imbuhnya.

Menurut Baharuddin, kegigihannya itu pula yang membuat Suyitno, kepala Pelabuhan Cabang Badas, kelahiran Blitar kala itu tertarik dengan Bahar. Lantas dia pun diusulkan untuk calon pegawai di kantor pelabuhan yang dipimpinnya itu.

Meski hanya sebagai tukang sapu, keinginan Bahar untuk mengubah nasib tak pernah henti. Pagi menyapu dan sore dimanfaatkan untuk kuliah di Universitas Samawa Sumbawa Besar. Dia pulalah angkatan pertama di universitas tersebut, dan lulus pada 2000.

Berkat kerja kerasnya itu pula, pada 1988 dia menjadi karyawan pelabuhan di Badas. Nasib untung menyertainya, pada 2004 pindah sebagai staf di Pelabuhan Cabang Lembar, Lombok Barat.

Nasib Bahar mengalir bagaikan air. Sebelumnya, juga pernah menjadi tukang sapu Mess Pringgodani TNI Angkatan Udara di Ampenan. Lombok. Chong, warga etnis Tionghoa yang disertai tugas untuk mengawasi mess perwira itu, menyuruh Bahar untuk merawatnya, sekaligus tinggal di sana. Di sanalah dia bisa melanjutkan sekolah ke SLTA.

Hasil cleaning service di mess TNI AU, tidak cukup untuk hidup. Lantas dia pun sambil menjual es keliling. "Agar bisa membuat es sendiri, saya dimodali dengan sebuah kulkas oleh Om Chong. Orangnya baik sekali, dan anggap saya sebagai anaknya," cerita Bahar, dengan mimik yang sedih, mengingat masa lalunya yang penuh sengsara itu.

Secara kebetulan pula, mess itu dikontrak Suyitno, kepala Pelabuhan Ampenan, yang sebelumnya pindahan dari Waingapu.

Bosan di Lombok, Bahar bersama Siti Nurhan, isterinya, pindah ke Sumbawa Besar.

Tanpa diduga Suyitno yang terakhir sebagai Kepala Pelabuhan Cabang Probolinggo itu, bertemu dengan Bahar di Pasar. Keduanya sama-sama terkejut. Singkat cerita, Suyitno mengajaknya kerja sebagai tukang sapu di Pelabuhan Badas. "Jadi jasa Pak Suyitno, tidak bisa saya balas dengan apa pun. Sebab, dengan melalui beliau saya bisa jadi seperti ini," kenangnya, sembari mengusap matanya yang berkaca-kaca.

Di Bima, dia menggantikan Dadan Dermawan, yang mendapat tugas baru di kantor pusat Pelindo di Surabaya. Namun, sebelum menjabat GM, Bahar menjabat sebagai manager operasi dan bisnis di Pelabuhan Cabang Tanau, Kupang, Nusa Tenggara Timur (NTT).

Yang menarik, bila pada 2000 dia sebagai tukang sapu di Pelabuhan Badas, tapi pada 2011 dia kembali ke sana sudah menjadi manager. Orang-orang yang kenal dengan bahar di sekitar pelabuhan, tidak percaya kalau sang tukang sapu akan menjadi orang penting di kantor itu. "Ketika pertama saya datang, orang-orang tidak percaya. Baru mereka yakin, setelah dilakukan acara serah terima," komentarnya sembari tersenyum simpul. Sementara tetangga di sekitar pelabuhan angkat topi dengan prestasi ayah tiga anak ini.

Selama dua tahun di sana, mengenangkan kembali disaat-saat dia menyapu kotoran kambing dan kerbau. Bila sebelumnya selalu disuruh-suruh, tapi sekarang justeru tak demikian lagi. Meski demikian, sikap merendah Bahar tak pernah hilang. "Saya kan anak yatim dan pernah hidup susah, insya Allah amanat pimpinan sekarang, akan dilaksanakan dengan baik," tuturnya. (Berlian)

Sebuah situs maritim merilis 10 pelabuhan kontainer terbesar di dunia, tujuh diantaranya berada di Cina.

1 Port Of Sanghai (China)

Sejak tahun 2010, Pelabuhan Shanghai menggeser pelabuhan Singapura menjadi pelabuhan kontainer paling padat di dunia. Pelabuhan Shanghai menangani 29.050.000 TEUs, sedangkan pelabuhan Singapura berada di balik setengah juta TEU. Pada tahun 2012, pelabuhan Shanghai mencatat rekor bersejarah dengan menangani lebih dari 32 juta TEUs.

2 Port of Ningbo-Zhoushan (China)

Port of Ningbo-Zhoushan (China) merupakan gabungan dua pelabuhan lama, yaitu Ningbo Port dan Zhoushan Port. Pelabuhan Ningbo sendiri senantiasa masuk ke dalam peringkat 10 besar pelabuhan laut di dunia.

3 Port of Singapore

Pelabuhan Singapura adalah pelabuhan laut paling besar dan paling padat di kawasan Asia Tenggara. Dalam ranking dunia, Port of Singapore senantiasa menempati peringkat kedua dan ketiga sejak tahun 2008. Hebatnya lagi, Singapura merupakan satu-satunya negara di kawasan Asia Tenggara dengan luas wilayah paling kecil.

4 Port of Rotterdam

Port of Rotterdam adalah pelabuhan terbesar di Eropa, berlokasi di kota Rotterdam, Belanda. Dari tahun 1962 hingga 2002 merupakan pelabuhan tersibuk di dunia, sekarang disusul oleh pertama di Singapura dan kemudian Shanghai.

5 Port of Tianjin (China)

Port of Tianjin (China) terletak di sepanjang bagian ujung muara Sungai Haihe. Saat ini, pelabuhan ini telah terhubung dengan lebih dari 400 pelabuhan laut di dunia dan dikunjungi oleh kapal-kapal lebih dari 200 negara.

6 Port of Guangzhou (China)

Propinsi Guangzhou merupakan salah satu propinsi industri besar di China. Pelabuhan Guangzhou sendiri merupakan pelabuhan laut terbesar di kawasan China bagian Selatan. Saat ini, Pelabuhan Guangzhou telah terhubung dengan lebih dari 300 pelabuhan utama di dunia dan dikunjungi oleh kapal yang berasal dari lebih 100 negara.

7 Port of Qingdao (China)

Pelabuhan Qingdao terletak bersebelahan dengan Sungai Kuning di Semenanjung Shandong. Letaknya pula sebenarnya bisa dikatakan di antara dua raksasa bisnis Asia, yaitu Jepang dan Korea Selatan.

Saat ini, Port of Qingdao (China) telah terhubung dengan lebih dari 450 pelabuhan laut utama di dunia dan sebanyak lebih dari 130 negara.

8 Qinhuangdao Port (China)

Pelabuhan Qinhuangdao merupakan pelabuhan utama masuk dan keluar batu bara di China selama lebih dari tiga dekade. Pelabuhan ini dikenal pula pelabuhan pemuatan batu bara terbesar di dunia. Hampir sebanyak 50% batu bara akan didistribusikan ke bagian Utara dan Selatan China.

9 Hong Kong Port (China)

Hong Kong merupakan sebuah pulau kecil yang letaknya terpisah dari China daratan. Lokasinya cukup ideal untuk dibuatkan menjadi pelabuhan laut. Hong Kong pula termasuk berada di tengah jalur lalu lintas perdagangan dunia. Pelabuhan Hong Kong selama senantiasa masuk ke dalam peringkat 10 besar pelabuhan laut terbesar versi AAPA untuk berbagai kategori.

10 Port of Busan (Korea Selatan)

Pelabuhan yang dikenal juga dengan nama Port of Pusan ini memiliki ukuran luas terbesar dari ukuran luas wilayah kota di Korea Selatan. Letaknya persis di bagian muara Sungai Naktong serta menghadap ke jalur lalu lintas perdagangan laut (Samudera Pasifik). Port of Busan termasuk menjadi pelabuhan penghubung di Samudera Pasifik. Kabar terakhir, pelabuhan ini akan dikembangkan perluasan dan kapasitasnya yang baru akan rampung pada tahun 2015. (Mutia dari maritimeworld)

**SEPULUH TERMINAL TIKEMAS
TERBESAR DI DUNIA**

Ilustrasi.

Terganggu Suara Running Text

Panggilan terakhir kepada penumpang pesawat tujuan Surabaya-Jakarta dimohon segera boarding, karena pintu keberangkatan sudah dibuka. Suara tersebut sudah tidak asing lagi terdengar di Bandara Internasional Juanda.

Suara-suara itu hampir setiap menit terdengar untuk memberi informasi, keberangkatan, kedatangan, keterlambatan pesawat, pintu ruang tunggu telah dibuka, atau informasi pengalihan pendaratan pesawat seperti terdengar berisik.

Keluhan itu disampaikan langsung General Manager PT Angkasa Pura I Cabang Juanda, Trihora Harjo beberapa waktu lalu. Kepada sejumlah wartawan, Trihora mengakui suara dari announcement itu lebih mengganggu atau berisik dibanding memberi informasi.

Mulai 1 Juni 2014 ini, seluruh calon penumpang dan keluarga pengantar tidak akan mendengar suara-suara informasi dari pengeras suara. "Memang tidak semua, hanya ada di beberapa titik seperti di ruang tunggu dan di gate in saja yang masih ada," katanya.

Ilustrasi.

Sebagai gantinya, PT AP I Cabang Juanda mengganti

dengan running text yang terpasang melalui monitor besar. Trihora menyebut ada beberapa titik strategis yang akan dipasang monitor, seperti food court, lounge, meeting hall, security check in, immigration check point, dan tempat-tempat yang kerap dijadikan jujugan calon penumpang.

Dengan running text ini, diharapkan penumpang semakin nyaman saat berada di bandara. Calon penumpang tidak harus repot-repot mendengarkan siaran melalui pengeras suara saat sedang menelpon. Cukup melihat running text melalui monitor sudah bisa melakukan aktivitas.

"Kita sudah melakukan kajian-kajian, salah satunya dengan meniru sejumlah bandara internasional seperti Singapura, Kuala Lumpur, Narita, Incheon dan bandara internasional lainnya. Selain itu, kami juga mengundang pengguna jasa dari airline, tentang penghapusan announce ini," urai mantan Danlanal Pontianak, Kalimantan Barat itu.

PT Angkasa Pura I Cabang Juanda sudah melakukan sosialisasi dua minggu sebelum penetapan penghapusan announce yang diberlakukan 1 Juni.

Sosialisasi itu dengan memasang banner disekitar bandara dan melalui konter penjualan tiket dari tiap-tiap airline.

Meski menghapus secara keseluruhan, tetapi informasi tersebut masih diberikan untuk semua terminal pada kondisi tertentu. "Semisal cuaca buruk dan terjadi divert (pengalihan pendaratan) ke bandara lain, atau terjadi hal-hal lainnya yang bersifat informatif akan kita sampaikan. Tetapi kalau sekedar info pesawat, kami berikan melalui running text," tegasnya.

Selain menghapus announce diseluruh terminal, PT AP I Cabang Juanda juga berencana me-redesign Terminal Satu (T1). Keberhasilan mendesain Terminal Dua (T2), akan diterapkan di T1 dengan konsep kenyamanan dan keamanan penumpang. Trihora mengusulkan agar T1 nantinya mengurangi security check point (SCP) dari dua menjadi satu.

Sebelumnya SCP ini dilakukan sebelum penumpang memasuki ruang utama atau tempat penukaran boarding. Selanjutnya calon penumpang masih berhadapan dengan SCP kedua di boarding room

atau ruang

tunggu.

Dua kali melakukan SCP diakui mengurangi kenyamanan maupun kecepatan waktu. "Saya optimistis, pengurangan SCP ini tidak mengganggu keamanan bandara. Justru kami ingin memberi kenyamanan kepada penumpang yang membutuhkan waktu cepat," tegasnya.

Posisi Bandara Internasional Juanda yang berada di area TNI AL menguntungkannya. Tetapi bukan berarti PT AP I Cabang Juanda gegabah, lantaran keamanan yang ada di sekitar bandara dilakukan berlapis.

Nantinya penumpang dan calon penumpang bisa membaur didalam meeting hall atau lobi saat menukar boarding. Tetapi apakah nantinya di meeting hall akan di-redesign dengan menambah ruang konsesi seperti T2, Trihora masih menunggu perkembangan lebih lanjut. "Itu akan kita bahas kembali dengan kantor pusat, apakah perlu atau tidak," tutupnya. (Jamrud)





Ilustrasi.

Garuda Indonesia Penerbangan Langsung Haneda dan Amsterdam

Garuda Indonesia berencana menambah rute penerbangan direct flight (penerbangan langsung) menuju Jepang. Bukan Tokyo yang dibidik, tetapi Haneda. Haneda dianggap sebagai salah satu kota terpenting di Jepang yang bisa menghubungkan dengan sejumlah kota internasional di Amerika Serikat.

Executive Vice President Marketing and Sales Garuda Indonesia, Erik Meijer dalam sebuah Gala Dinner di JW Marriot Hotel menyebutkan, Haneda bisa menghubungkan kota Los Angeles, New York, Washington, maupun kota besar lainnya di Amerika Serikat.

Dengan membuka jalur Jakarta-Haneda, Garuda memposisikan sebagai pengumpan bagi penumpang tujuan Amerika Serikat. "Penerbangan ke Jepang ini kami harapkan sebagai penghubung Los Angeles, New York, maupun kota-kota besar di Amerika Serikat lainnya," kata Erik.

Rencana direct flight menuju Haneda ini dipastikan tahun ini terealisasi. Hanya saja pihak Garuda belum memutuskan kepastian tanggal penerbangan langsung menuju Haneda Jepang. Sebelumnya Garuda sudah melakukan penerbangan ke Haneda, tetapi melalui transit terlebih dahulu.

Erik sendiri tidak menjelaskan kepastian penerbangan langsung menuju Haneda, Jepang. Masalahnya pihak Garuda berencana meneruskan rute Jakarta-Amsterdam (Belanda) diteruskan menuju London (Inggris).

"Mudah-mudahan September nanti sudah bisa terealisasi, karena kita masih fokus untuk menghubungkan Jakarta-Amsterdam juga dengan direct flight pada bulan Mei," tambah mantan Director & Chief Commercial Officer PT Indosat Tbk.

Direct flight Jakarta-Amsterdam ini dipilih lantaran banyak permintaan dari penumpang demi efisiensi biaya dan waktu. Selama ini Garuda melayani penerbangan Jakarta-Amsterdam terlebih dahulu transit di Abu Dhabi selama dua jam lebih.

Garuda memahami bila transit berapapun waktunya, sudah menjadi beban bagi penumpang. Mereka harus mengeluarkan biaya untuk makan. Selain itu, waktu istirahat terpengkas, karena penumpang harus keluar dari pesawat.

Dengan direct flight waktu dan biaya bisa dipangkas. Penumpang bisa menikmati istirahat sepanjang delapan sampai sepuluh jam. Sebab, perjalanan direct flight ini nantinya memakan waktu sekitar 13-14 jam dari Jakarta menuju Amsterdam," lanjut Erik.

Untuk rute Jakarta-Amsterdam ini pihak Garuda memilih Boeing 777-300ER dengan kapasitas 314 seat. Sebelum direct flight ini, pihak Garuda telah memiliki load factor hampir mencapai 92 persen. Dengan direct flight ini Garuda berharap tetap memertahankan jumlah kursi yang terisi.

"Yang pasti, kami berharap load factor kami bisa meningkat dengan adanya penerbangan langsung ini. Sebab kami memiliki keunggulan-keunggulan dibanding airline lainnya," pungkas Erik Meijer.

Keunggulan yang dimiliki Garuda adalah posisinya yang sudah tergabung dengan SkyTeam. Kerjasama ini memungkinkan perusahaan airline milik pemerintah ini menghubungkan dengan perusahaan penerbangan kelas dunia lainnya. Tentunya implikasi membawa Garuda menjelajahi langit yang membentang dari Asia, Eropa, Afrika, Amerika hingga Australia. (Jamrud)



Ilustrasi.

Ilustrasi.

Karena Laut Adalah Kekuatan dan Kelemahan Indonesia

Lirik lagu nenek moyangku orang pelaut nampaknya turut menjelaskan betapa Indonesia sangat kuat dan berjaya di dunia maritim sejak dulu. Laut adalah kekuatan Indonesia sebenarnya apalagi bila dilihat dua per tiga negara ini dikuasai oleh laut. Kekuatan yang besar itu akan menjadi kelemahan Indonesia bila kita tidak mampu memelihara dan memanfaatkannya dengan optimal.

Angkatan Laut RI di mata internasional sangat disegani. Inilah baris terdepan penjaga laut nusantara. Berbagai kelengkapan penjagaan laut nusantara haruslah mampu mengakomodir kebutuhan Angkatan Laut RI sehingga kekuatan laut Indonesia tidak dikuasai negara lain.

Awal Mei lalu, Kapal Perang Republik Indonesia Banjarmasin mempromosikan keunggulannya di hadapan para pejabat Angkatan Laut Filipina. Promosi kapal buatan PT PAL itu dilakukan serangkaian muhibah Kartika Jala Krida Taruna AAL Tingkat II Angkatan LXI ke Manila, setelah menyinggahi kota Qingdao (Tiongkok), Busan (Korea Selatan) dan Jepang.

Promosi kapal perang Indonesia bernomor lambung 592 di Manila dilakukan dengan melakukan pelayaran bersama (joy sailing) awak dan kru KRI Banjarmasin bersama sejumlah personel Angkatan Laut Filipina yang dipimpin Komandan Pusat Pendidikan dan Latihan Angkatan Laut Filipina Laksamana Muda Jose Renan C Suarez AFP.

Pelayaran bersama menggunakan KRI Banjarmasin itu juga diikuti Direktur Utama PT PAL Firmansyah Arifin, Asisten Perencanaan Kepala Staf Angkatan Laut (Asrena Kasal) Laksda TNI Ade Supandi dan Koordinator Staf Ahli Kasal (Koopsahli Kasal) Laksda TNI Sudirman.

Selama pelayaran bersama berlangsung, dipertunjukkan latihan-latihan take off dan landing helikopter Bolcow dari geladak heli KRI Banjarmasin-592, peran docking dan undocking, dengan dikeluarkan LCU (Landing Craft Utility) dari badan kapal berjenis Landing Platform Dock (LPD) itu.

Sebelumnya Kepala Staf Angkatan Laut Laksamana TNI Marsetio di Qingdao, Tiongkok mengatakan Filipina telah memesan dua kapal sejenis dari PT PAL. "Pelayaran bersama KRI Banjarmasin dengan personel Angkatan Laut Filipina sekaligus mempromosikan kapal LPD yang akan dibeli oleh Filipina dan telah ditandatangani kontraknya," katanya.

Komandan KRI Banjarmasin-592 Letkol Laut (P) Jales Jamca Jayamahe mengemukakan pelayaran bersama tersebut untuk mempromosikan kapal perang jenis LPD PT PAL sekaligus lebih menjalin hubungan baik Angkatan Laut kedua negara.

Menanggapi aksi selama pelayaran bersama itu, Komandan Pusat Pendidikan dan Latihan Angkatan Laut Filipina Laksamana Muda Jose Renan C Suarez AFP mengatakan, "teknologinya cukup bagus, dan personelnnya juga cekatan."

Sementara itu Direktur Utama PT PAL Firmansyah Arifin menjawab Antara mengatakan Filipina telah memesan dua kapal perang jenis LPD dengan nilai kontrak 90 juta dolar AS.

"Kapal pertama ditargetkan selesai pada pertengahan 2016 dan kapal kedua selesai delapan bulan kemudian. Baru Filipina yang memesan kapal perang jenis ini dengan nilai kontrak yang besar," katanya.

Menhan Resmikan KRI Sampari

Sementara itu, pada akhir Mei lalu juga dilakukan penyerahan Kapal Cepat Rudal (KCR) 60 Meter kesatu "KRI SAMPARI 628" buatan PT PAL INDONESIA (PERSERO) kepada TNI Angkatan Laut yang dipimpin langsung Menteri Pertahanan Purnomo Yusgiantoro di Dermaga Divisi Kapal Perang. Serah terima kapal pertama buatan putra-putri negeri ini, juga diikuti peluncuran kapal kedua dari total 3 kapal pesanan Kementerian Pertahanan untuk memperkuat Armada Angkatan laut dalam mengamankan wilayah laut Indonesia.

Turut menghadiri dalam peluncuran dan penyerahan KCR-60 M diantaranya, Deputi Bidang Agro dan Industri BUMN, Kepala Staf Angkatan Laut, Laksamana TNI Dr. Marsetio, beserta Jajarannya, Ketua Pelaksana KKIP Laksamana (Purn) Sumardjono. Sementara manajemen PT PAL INDONESIA (PERSERO) dihadiri jajaran Komisaris dan Direksi beserta Kepala Divisi. Dalam sambutannya, Direktur Utama PT PAL INDONESIA (PERSERO), M Firmansyah Arifin mengungkapkan keberhasilan produksi KCR ini sangat membanggakan, karena beberapa tahun belakangan ini belum memproduksi kapal perang. "kami mengucapkan terima kasih setinggi-tingginya atas pesanan dari Kementerian Pertahanan memproduksi kapal ini" tegasnya.

Setelah meresmikan KCR ke-1 "KRI SAMPARI 628", Menteri Pertahanan Purnomo Yusgiantoro juga melantik Komandan KRI SAMPARI 628, Letnan Kolonel (P) Hreesang Wissanggeni. Mengawaki kapal ini, Hreesang akan dibantu 55 Anak Buah kapal (ABK) berlayar menjaga keutuhan NKRI. KRI SAMPARI diambil dari nama sebuah senjata di Bima, Sumbawa. Sampari selain dari sebagai senjata untuk penunjang aktivitas juga sebagai simbol harga diri, keperkasaan, keuletan dan keberanian seorang ksatria yang berani menghadapi segala cobaan dan masalah. KRI SAMPARI 628 ini akan bergabung ke dalam jajaran Armada Republik Indonesia Kawasan Timur

(ARMATIM), untuk melaksanakan tugas-tugasnya sehari-hari. Sementara itu Menteri Pertahanan Purnomo Yusgiantoro, mengatakan moment ini sangat membanggakan, karena pembangunan ini bukti sebagai pemerkuat pertahanan dalam negeri. "Selain dari pembangunan 3 KCR, kita masih membutuhkan banyak kapal jenis ini. Untuk 3 renstra kita membutuhkan 16 KCR 60 Meter dan 16 KCR 40 Meter" imbuhnya. Semua itu akan mengisi jajaran Armada Angkatan Laut Republik Indonesia dalam menjaga kedaulatan Negara untuk menjadi The World Class Navy. Peluncuran KCR kedua ini juga turut mewarnai seluruh rangkaian kegiatan, yang selanjutnya akan diserahterimakan pada juli 2014.

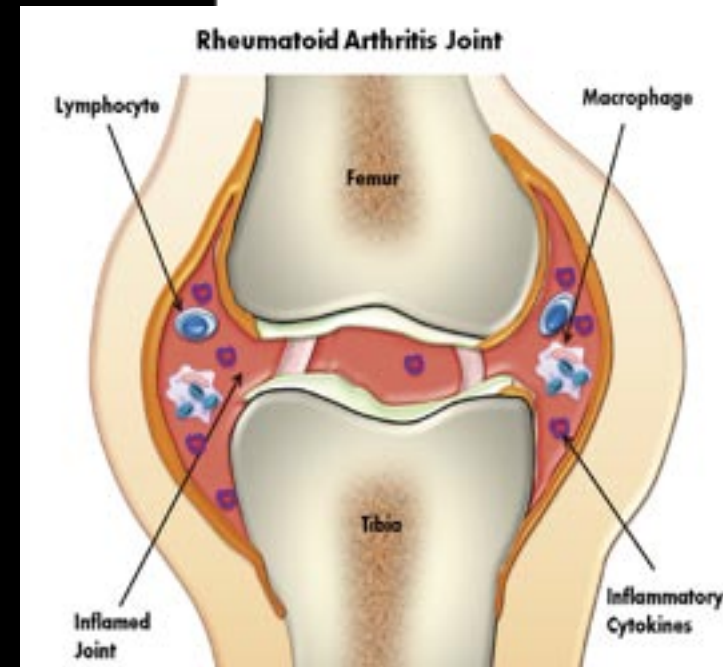
Beli kapal Perang Lagi

Dalam rangka memperkuat armada laut Indonesia, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut telah mengirim tim ke Inggris untuk menjemput kapal perang baru Indonesia berjenis *multi-role light frigate*. "Tim harus belajar mengoperasikan kapal dulu," kata Kepala Dinas Penerangan TNI AL Laksamana Pertama Untung Suropati kepada *Tempo*, awal pebruari lalu.

Ia menuturkan kapal tersebut memiliki spesifikasi yang berbeda dengan kapal perang milik Indonesia sebelumnya. Selain kru, komandan kapal Kolonel (Laut) Yayan Sofiyon juga dikirim ke Inggris untuk ikut mempelajari kapal tersebut.

"Kolonel Yayan sudah bolak-balik Inggris dan Indonesia untuk melaporkan perkembangan," kata Untung. Sesuai target, proses belajar tim TNI AL akan selesai dalam empat bulan mendatang. Dengan begitu, kapal baru TNI AL bisa dibawa pulang dari Inggris pada Juni.

Saat disinggung soal persenjataan kapal tersebut, Untung masih bungkam. Dia hanya menegaskan bahwa persenjataan kapal baru milik TNI AL ini cukup canggih, sehingga mampu menambah kemampuan pengamanan laut Indonesia. "Pokoknya senjatanya heboh, ini salah satu *light frigate* andalan kami," kata Untung. Sebelumnya, Indonesia membeli tiga kapal *light frigate* seharga US\$ 385 juta dari Inggris. Ketiga kapal perang tersebut awalnya dipesan oleh Brunei Darussalam. (Mutiar, dari berbagai sumber)



Seorang teman yang keliatan sehat, segar bugar tiba-tiba mengeluh lemas dan nyeri di sekujur tubuhnya. Berbagai obat mulai obat asam urat, obat kolesterol sampai suplemen penambah tenaga sudah dikonsumsi, namun kondisinya tak jua membaik. Dokter pun menyarankannya untuk laboratorium. Hasilnya, positif Rheumatoid arthritis atau RA.

Definisi tentang RA (atau sering disebut nyeri tulang, Red) banyak sekali kita dapat di internet. Salah satunya menyebutkan, Rheumatoid arthritis (RA) adalah suatu penyakit autoimun yang menyebabkan peradangan kronis sendi-sendi peradangan dari jaringan sekitar sendi-sendi, begitu juga pada organ-organ lain dalam tubuh. RA adalah penyakit autoimun yaitu penyakit yang terjadi ketika jaringan-jaringan tubuh dengan sembarangan (salah mengira) diserang oleh sistem imunnya sendiri. Normalnya, sistem imun bekerja sebagai antibodi yang mencari dan membasmi penyerbu tubuh, terutama infeksi. Pada penderita RA, sistem imun gagal bekerja sehingga mempengaruhi beragam organ-organ tubuh lain.

Banyak yang menyebut RA sebagai nyeri tulang. Penderita RA begitu tersiksa ketika bangun tidur di pagi hari namun kondisi membaik ketika hari berangkat siang. Kekakuan sendi yang banyak diduga sebagai asam urat sehingga mengkonsumsi obat asam urat, malah tidak membuat keadaan menjadi lebih baik. Sebenarnya tidak ada obat spesifik untuk RA, namun menghindari stress dan kelelahan berlebih akan membuat kondisi lebih baik.

Penderita RA akan membaca sinyal tubuhnya ketika penyakit ini muncul. Keringat dingin, lemah, merasa seperti demam, kulit kemerahan dan lemas padahal sudah makan serta nyeri/kaku (terutama

pergelangan tangan, Red) serta letih di sekujur tubuh menjadi beberapa tanda RA. Pada gejala awal, penderita biasanya hanya berusaha menghilangkan keletihan dan kekakuan dengan melakukan pijat atau terapi. Sejenak mungkin usaha ini berhasil. Tapi ketika esok hari Anda masih merasa kembali letih, berarti RA Anda sedang kambuh. Beberapa penderita RA juga mengeluhkan gangguan pada mata seperti mata kering dan perih. Dokter akan memberikan obat tetes mata yang akan meringankan gejala.

Gejala RA hampir sama dengan lupus. Biasanya dokter akan melakukan beberapa tes laboratorium untuk mengetahui RA atau lupus. Untuk saat ini, penyebab RA belum diketahui tetapi didapati bahwa lebih sering terjadi pada wanita daripada pria. Pada kasus yang berat, peradangan kronis dapat menyebabkan kerusakan sendi yang menetap. RA tidak dapat disembuhkan dan perawatan seperti terapi fisik dan pemakaian obat-obat Nonsteroid Anti-inflamasi (NSAID) bertujuan untuk mengurangi pembengkakan dan rasa sakit yang timbul akibat kondisi ini. Meskipun obat bekerja dengan baik, penggunaan jangka panjang dapat menyebabkan masalah perut, seperti bisul dan pendarahan, dan masalah jantung mungkin.

Sepertinya hampir semua orang mengalami gejala mirip RA, tapi untuk memastikannya Anda bisa tes laboratorium dengan rujukan dari dokter rematik karena RA berbeda dengan rematik biasa yang bila dibiarkan malah justru akan mengakibatkan kerusakan pada organ lain. Olahraga ringan juga dapat membantu mengurangi kekakuan namun jenis olahraga yang tepat harus Anda konsultasikan dengan ahli. Makanan tinggi alkali seperti brokoli, nanas, semangka dan anggur terbukti dapat mengurangi inflamasi atau peradangan namun konsumsi berlebihan seperti anggur justru akan meningkatkan gula darah, sedangkan semangka sangat mengganggu penderita magh. Makan makanan seimbang, olahraga ringan, menghindari stress, cukup istirahat, menghindari alkohol sudah pasti menjadi kunci kesembuhan bagi semua penyakit. Semoga bermanfaat! (Mutia)

Yang Perlu Diketahui Tentang RA

1. Penderita RA akan mengalami kekakuan otot dan tulang pada pagi hari dan membaik pada siang hari. Sedangkan penderita osteoporosis mengalami kekakuan justru pada siang hari bahkan bisa sepanjang hari.
2. RA mirip sakit asam urat. Nyeri biasanya sangat terasa di jari-jari tangan hingga lengan, punggung dan kaki, namun bukan di telapak kaki seperti asam urat.
3. Stress dan kelelahan berlebih dituding menjadi sebab RA. Karenanya, bila timbul gejala ada baiknya Anda hindari penyebabnya daripada mengkonsumsi obat RA yang harus terus digunakan dan pasti ada efek sampingnya.
4. RA kebanyakan menyerang wanita diatas 40 tahun daripada pria.
5. Tes laboratorium merupakan hasil akurat untuk mengetahui apakah Anda menderita RA atau bukan.
6. Sabar dan sabar. Obat RA memang diberikan terus-menerus tapi ada masa ketika penderita RA lepas obat. Kesembuhan adalah buah kesabaran.

Rheumatoid Arthritis Sepele Tapi Jangan Diabaikan

Ilustrasi.



keterangan foto halaman 54. Menteri Perhubungan E.E.Mangindaan, Kepala Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Sahat, Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto, Dirjen Perhubungan Laut Bobby R. Mamahit. (kiri-kanan)

Pelindo III Akan Kelola APBS

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan Republik Indonesia secara resmi menyerahkan pengelolaan Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) kepada Pelindo III. Hal itu menyusul rencana revitalisasi APBS guna mendukung kelancaran arus logistik khususnya di lingkungan selat Madura. Saat ini, APBS hanya memiliki lebar 100 meter dan kedalaman sekitar 9 meter LWS. Keterbatasan itu memaksa para pemilik kapal dan pemilik barang membatasi ukuran kapal dan jumlah muatan mereka.

Pemberian hak pengelolaan dari pemerintah kepada Pelindo III ditandai dalam sebuah penandatanganan yang dilakukan di kantor Kementerian Perhubungan awal Mei lalu oleh Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Sahat dan Direktur Utama Pelindo III. Penandatanganan itu disaksikan langsung oleh Menteri Perhubungan E. E. Mangindaan dan Dirjen Perhubungan Laut Bobby R Mamahit. Hari itu, Pelindo III diberi hak pengelolaan selama 25 tahun meliputi 12 bulan masa pra konstruksi, 12 bulan masa konstruksi, dan 23 tahun masa operasi.

Menteri Perhubungan E. E. Mangindaan mengatakan pentingnya revitalisasi APBS. Menurutnya, revitalisasi yang akan dilakukan dapat meningkatkan kinerja pelabuhan yang selama ini masih terbatas. Dengan revitalisasi, alur akan dapat dilewati kapal dengan bobot dan draf yang lebih besar.

"Semua dilakukan agar kelancaran arus barang di masa yang akan datang bisa terakomodir. Apalagi daerah di sekitar selat Madura tergolong strategis, ini menjadi salah satu program yang dibahas di Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)," ujar Mangindaan.

Selain itu, lanjut Mangindaan, revitalisasi APBS merupakan bentuk upaya untuk mengantisipasi peningkatan pergerakan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak, Gresik, dan pelabuhan-pelabuhan lainnya di seputar selat Madura.

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto mengatakan revitalisasi APBS merupakan keinginan pengguna jasa kepelabuhanan yang sudah lama muncul. Pelindo III sendiri telah melakukan kajian untuk revitalisasi APBS sejak tahun 2000 silam.

Menurutnya keterbatasan APBS menjadikan kinerja Pelabuhan Tanjung Perak dan sekitarnya tidak maksimal. Dalam konsisi yang ideal, APBS seharusnya dapat dilayari kapal-kapal dengan ukuran besar dan muatan yang lebih banyak.

"Keterbatasan ini sangat merugikan dan berpengaruh pada arus logistik. Contoh nyata di Pelabuhan Tanjung Perak adalah MV. Daniela Schulte, kapal ini harusnya bisa membawa muatan sedikitnya 90 ribu ton, tapi karena keterbatasan alur, kapal itu hanya membawa 36.350 ton. Hanya 39% dari kapasitas muat kapal," terangnya.

Ada juga kapal MV. APL Minneapolis dengan DWT 42.201 dan kapasitas kapal mencapai 3.500 TEU's. Masuk ke Pelabuhan Tanjung Perak dan bersandar di Terminal Petikemas Surabaya dengan muatan 2.000 TEU's.

Lebih jauh Djarwo menerangkan rencana revitalisasi APBS yang akan dilakukan oleh Pelindo III. Menurutnya, APBS akan diperlebar menjadi 150 meter untuk 5 tahun pertama dan akan ditingkatkan menjadi 200 meter. Kemudian juga akan diperdalam menjadi 13 meter LWS untuk 3 tahun pertama dan akan diperdalam lagi mencapai 14 meter LWS. Pelindo III juga akan melakukan pemasangan peralatan sarana bantu navigasi pelayaran di 20 titik sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

"Selama ini APBS hanya bisa dilewati satu arah. Dengan pelebaran dan pendalaman ini maka akan bisa dilalui dari dua arah sekaligus," tambahnya.

Djarwo mengaku telah menggandeng pihak lain untuk membantu Pelindo III dalam melakukan pengerukan APBS. Pihak dimaksud adalah Van Oord Dredging and Marine Contractors BV (Van Oord) sebuah perusahaan asal Belanda. Djarwo menyebutkan investasi yang dikeluarkan Pelindo III untuk melakukan revitalisasi APBS mencapai USD76 juta.

Disinggung mengenai pipa gas PHE WMO yang selama ini menjadi kendala revitalisasi, Djarwo menyebutkan telah ada komitmen dari Pertamina di hadapan Wakil Presiden Boediono untuk melakukan pemindahan pipa.

"Pemindahan itu akan selesai pada Oktober atau November 2014 mendatang seperti janji General Manager PHE WMO kepada Pak Boediono saat kunjungan ke Terminal Teluk Lamong kemarin," kata Djarwo.

Diharapkan, pengerjaan revitalisasi APBS dapat selesai pada awal tahun 2015 mendatang dan dapat segera memberikan manfaat bagi dunia pelayaran Jawa Timur. (Mirah)



Kepala Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Sahat.

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto.

Ilustrasi.

Sempat terpukul
beberapa waktu
kini PT PAL
mengandalkan
usahnya pada
pembangunan kapal-
kapal perang

PT PAL Indonesia Mulai Unjuk Gigi

PT PAL Indonesia sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di sektor industri Strategis, saat ini mengandalkan pendapatan usahanya dari pesanan pembangunan kapal-kapal perang, yang memberi kontribusi sekitar 50% dari total pendapatan perusahaan yang bermarkas di Dermaga Ujung, Tanjung Perak, Surabaya tersebut. Kendati demikian, menurut Direktur Produksi PT PAL Edy Widarto, perusahaan ini juga sedang meningkatkan porsi pembangunan proyek penunjang kegiatan lepas pantai (off shore).

Menurut Edy Widarto di sela-sela first steel cutting (pemotongan baja pertama) di galangan PTPAL bulan lalu: "Pada saat ini proyek engineering, procurement, construction dan installation (EPCI) berkontribusi sekitar 30% terhadap pendapatan perseroan. Dari proyek ini, sampai akhir tahun 2014 nanti kami menargetkan pendapatan Rp.1,3 triliun. Kalau hal itu tercapai, berarti terjadi peningkatan realisasi tahun 2013 lalu yang mencapai Rp.1,1 triliun".

Pada kesempatan tersebut, dijelaskan pula bahwa diluar itu semua, terdapat juga jasa perbaikan kapal yang secara kontinyu dilakukan setiap dua minggu sekali. Hal tersebut justru menjadi pemasukan yang digunakan untuk operasional perusahaan. Menurutnya, kontribusi masing-masing proyek tersebut bersifat fluktuatif, dengan kontribusi terbesar pada lima pesanan penggarapan kapal-kapal perang, serta satu kapal induk pesanan dari Filipina. Pada saat ini, PT PAL juga mendapat pesanan dari Husky-CNOOC-Madur Limited (HCM) menggarap Well Head Platform Madura BD atau anjungan lepas pantai yang berfungsi untuk eksplorasi dan produksi gas bumi, dengan total kontrak sebesar US \$.120 juta.

Jalur Sehat

Momen kebangkitan PT PAL, merupakan udara segar bagi industri maritim Indonesia, setelah BUMN Strategis tersebut beberapa tahun lalu sempat mengalami collapse yang cukup parah. Penyebabnya, bukan karena tak ada kegiatan produksi di galangan kapal nasional itu, tetapi justru karena kapal-kapal yang mendekati penyelesaian di galangan mereka, tertangguh pembayarannya bahkan beberapa di antaranya tak diambil oleh pemesannya. Lebih ironis lagi adalah di antara sekian banyak kapal yang sedang dikerjakan, merupakan pesanan dari instansi pemerintah.



Ilustrasi.

"Tetapi sebagai BUMN Industri Strategis, PT PAL Indonesia terus berusaha kembali ke jalur usahanya yang sehat. Antara lain sejak dua tahun silam melakukan kerjasama melakukan pembuatan kapal selam, bekerjasama dengan Korea. Selain itu, bersama dengan Damen Schelde Naval Shipbuilding (DSNS) dari Negeri Belanda, membangun kapal perusak kawal rudal" tutur Direktur Utama PT PAL Indonesia Firmansyah Arifin pada suatu kesempatan.

Pembangunan empat unit kapal perusak dengan kode PKR 105 tersebut, telah dimulai sejak awal tahun 2014 lalu, dengan prosesi pemotongan baja pertama pada bulan Januari, yang dihadiri oleh Menteri Pertahanan Purnomo Yusgiantoro. Pada kesempatan itu, Menteri Pertahanan menjelaskan bahwa kapal perusak kawal rudal tersebut akan digunakan untuk memperkuat armada kapal perang Republik Indonesia, terutama terkait pengamanan wilayah laut Indonesia. Dengan tambahan empat kapal tersebut, Alat Utama Sistem Persenjataan (Alutsista) Indonesia akan cukup handal dalam menghadapi peperangan di atas laut. Kapal yang cukup besar untuk membangun efek penggentar ini, mempunyai manfaat cukup besar karena bisa menjadi penggentar dan penjaga kekayaan laut Indonesia.

Pembangunan kapal perang PKR-105 ini merupakan kerjasama dengan DSNS melalui program alih teknologi. Pemerintah Indonesia membeli satu unit kapal perang PKR-105 seharga US \$220 juta, setara dengan Rp2,6 triliun. Dalam membangun PKL-105 di Negeri Belanda, sejumlah insinyur dan teknisi asal Indonesia ikut dilibatkan. Selanjutnya,

di galangan PT PAL Indonesia yang berlokasi di Pangkalan Ujung Tanjung Perak, Surabaya akan dibangun kapal serupa. Pembangunan kapal di Belanda, melibatkan 240 personil terdiri dari desainer, mekanik, dan teknisi. Untuk tahap awal, telah dikirimkan sebanyak 76 personil. Diharapkan pada tahun 2016 kapal perusak kawal rudal itu sudah akan dapat dioperasikan.

"Dengan persenjataan utama rudal, PKR-105 akan mampu melakukan pertempuran di atas laut. Sementara itu, di masa damai PKR-105 akan difungsikan sebagai kapal patroli yang antara lain akan melakukan pencegahan terhadap kapal-kapal penangkap ikan yang secara ilegal memasuki kawasan perairan Indonesia" tutur Dirut PT PAL Indonesia Firmansyah Arifin.

Membangun Komitmen

Namun, takkala industri maritim dalam negeri sedang berusaha bangkit, justru masih juga terdapat kebijakan pembelian kapal-kapal dari luar negeri. Hal ini terjadi seperti pada pembelian kapal tanker pengangkut Liquid Petrol Gaz (LPG) dari Korea Selatan oleh PT Pertamina (Persero), yang akhirnya memunculkan kritik dari Kementerian Perindustrian. Staf Ahli Menteri Perindustrian Bidang Pemasaran & Peningkatan Penggunaan Produksi Dalam Negeri Ferry Yahya menyatakan: "Pembelian kapal dari luar negeri oleh Pertamina, menunjukkan belum adanya kesadaran dari perusahaan nasional mengenai pentingnya penggunaan dan pemanfaatan produk dalam negeri (P3DN). Padahal, terkait dengan hal tersebut telah ada ketentuan yang mengaturnya. Tetapi karena tidak adanya

komitmen maupun sanksi terhadap hal tersebut, maka banyak pihak yang sadar atau tidak, telah melakukan pelanggaran".

Beberapa waktu lalu Pertamina kembali melakukan pembelian kapal tanker pengangkut LPG berkapasitas 84.000 m3, dengan harga US \$73,3 juta, setara dengan Rp750 miliar. Kapal yang dikenal dengan sebutan Very Large Gas Carrier (VLGC), dibeli dari perusahaan Korea Hyundai Heavy Industries.

Lebih jauh Ferry Yahya mengatakan, dengan melaksanakan penggunaan dan pemanfaatan produk dalam negeri, dampaknya akan sangat besar terhadap perekonomian nasional. Dalam hal ini, Pertamina sebagai BUMN hanya melihat permasalahan dari sisi komersial tanpa menyadari bahwa misinya adalah juga sebagai agen pemerintah bagi industri dalam negeri.

Menanggapi pernyataan tersebut, Vice President Corporate Communication Pertamina Ali Mundakir menyatakan pihaknya berjanji akan terus berkomitmen meningkatkan kemitraan dengan industri galangan kapal lokal. Menurutnya, sejak tahun 2005 Pertamina telah memesan sebelas kapal pada industri galangan dalam negeri.

"Melalui rencana jangka panjang Pertamina berkomitmen mengedepankan kerjasama dengan mitra nasional. Hal tersebut dapat dibuktikan bahwa pada tahun 2013-2014 Pertamina telah menandatangani kontrak baru pembangunan tujuh unit kapal tanker berukuran 17.500 Long Ton Dead Weight (LTDW) yang dibangun di galangan kapal nasional di dalam negeri" ujar Ali Mundakir mengakhiri penjelasannya. (Nilam)



Fadona

Juarai LTJN 2014 Seri III

Liga Junior Nasional (LTJN) 2014 seri III kembali digelar di lapangan tenis Makodam V Surabaya, liga tenis tersebut diikuti sebanyak 86 petenis turut meramaikan ajang ini. Selain dari Jawa Timur, pemain dari Sulawesi, Kalimantan dan Bali juga ikut unjuk kemampuan di Surabaya.

Fadona Tibalyani kembali merebut juara di Liga Tenis Junior Nasional (LTJN) 2014. Ptenis putri asal Kabupaten Kediri ini merengkuh gelar ketiga atau hattrick, setelah menjadi yang terbaik di tunggal putri Kelompok Umum (KU)-16 tahun LTJN Seri III.

Athlet yang masih duduk di kelas 7 SMP ini jadi juara, menyusul di final mampu menjegal petenis Nganjuk, Agisty di lapangan Kodam V Brawijaya Surabaya.

Pada laga puncak, Fadona tanpa kesulitan memenangi pertarungan lewat angka 6-0, 6-2.

Sedangkan medali perunggu jadi milik bersama Mutiara Giovani (Bojonegoro) dan Rini Puspitasari (Makassar).

Sukses Fadona di Seri III, membuat koleksi gelar ajang ini bertambah. Ptenis berusia 13 tahun ini, sebelumnya juga sudah juara KU-16 di seri pertama dan kedua.

"Kami sudah tiga kali juara di KU-16 putri. Semoga kedepannya semakin baik," aku Fadona ketika ditemui usai laga. (Berlian)

Fadona Tibalyani

Raja Ampat

Wisata Bahari Kelas Dunia

Sukses dengan penyelenggaraan "sail" sebelumnya, tahun ini Dekin selenggarakan acara "Sail Raja Ampat 2014"

KABUPATEN Raja Ampat di Provinsi Papua Barat, memiliki empat pulau besar: Waigeo, Batanta, Salawati dan Misool serta sekitar 1.800 pulau-pulau kecil. Dengan pusat pemerintah di kota Waisai, distrik Waigeo Selatan yang berjarak sekitar 36 mil dari kota Sorong, akhir-akhir ini kian menjadi perhatian peminat wisata alam internasional, karena dive spotnya dinilai sebagai yang terbaik di dunia. Kawasan ini merupakan pusat segitiga karang dunia (heart of the coral triangle) yang menjadi lokasi keberadaan 70% jenis karang yang ada di dunia, sekaligus hunian sekitar 1.427 jenis ikan karang, yang dapat "diintip" penyelam dengan aman.

Selain dapat melampiaskan hobi menikmati keindahan alam, utamanya yang terdapat di bawah permukaan laut, wisatawan juga dapat menelusuri kekayaan sejarah dan budaya yang memunculkan nuansa khas. Antara lain peninggalan Perang Dunia II, gua-gua prasejarah sebagai situs hunian manusia purba, keberadaan Suku Kajang yang hidup di atas laut, serta kearifan lokal dalam bentuk Sasi Laut dan Darat dalam mengelola alam dan lingkungan.

Dengan potensi sumber daya alam demikian besar dan telah ditetapkan oleh pemerintah sebagai Kawasan Sentra Pengembangan Pariwisata nasional (KSPN), telah mamcu Pemkab Raja Ampat untuk lebih mempromosikan Raja Ampat ke pentas internasional lewat misi: Menjadikan Raja Ampat Sebagai Tujuan Utama Wisata bahari di Indonesia.

Sail Indonesia

Misi yang digelar Pemkab Raja Ampat, ternyata sejalan dengan upaya pemerintah pusat untuk mempercepat pembangunan daerah dengan menggelar event internasional bahari tahunan Sail Raja Ampat 2014, yang merupakan bagian bagian dari Sail Indonesia yang untuk tahun 2014 merupakan yang keenam kalinya diselenggarakan.

Sebelum event ini, pemerintah pernah menyelenggarakan:

- Sail Bunaken 2009
- Sail Banda 2010
- Sail Wakatobi - Belitung 2011
- Sail Morotai 2012 serta
- Sail Komodo 2013.

Penyelenggaraan Sail Raja Ampat 2014, merupakan kelanjutan sukses eventsail-sailsebelumnya yang dimaksud untuk membangun destinasi wisata bahari di Kawasan Timur Indonesia, khususnya di Provinsi Papua Barat.

Launching Sail Raja Ampat dan Festival Danau Sentani 2014, telah dilakukan beberapa waktu lalu di Jakarta oleh Menteri Koordinator Bidang Kesejahteraan Rakyat Agung Laksono selaku Ketua Panitia Pengarah, didampingi Menteri Kelautan & Perikanan Sharif Cicip Sutardjo selaku Ketua Panitia Pelaksana Tingkat Pusat dan Gubernur Papua Barat Abraham O. Aturury. Tema yang diusung dalam penyelenggaraan Sail Raja Ampat 2014 adalah Membangun Bahari, Menuju Raja Ampat ke Pentas Wisata Dunia.

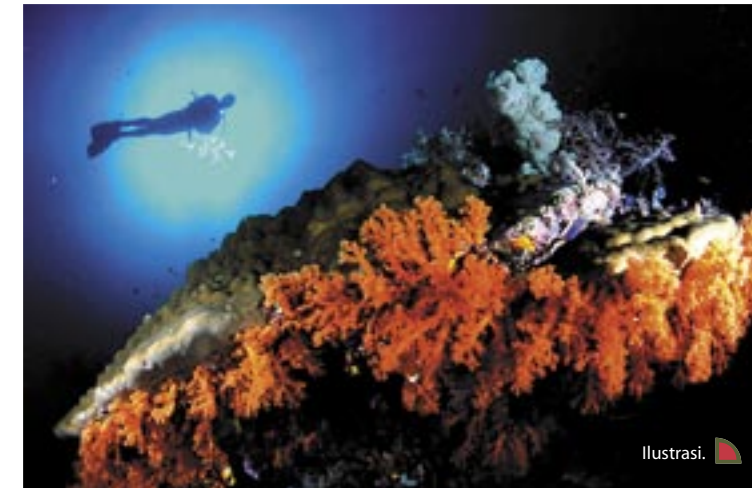
Puncak acara akan dilangsungkan pada 21 Juni 2014 bertempat di pantai Waisai Torang Cinta (WTC), Kabupaten Raja Ampat.

Nilai Tambah

Sail Raja Ampat 2014 merupakan event kelautan internasional tahunan yang memformulasikan kegiatan pelayaran di wilayah laut dan aktivitas lainnya yang berbasis kelautan dengan leading sector pariwisata bahari. Dalam pelaksanaan sejumlah kementerian/ lembaga, terlibat dan mensinergikan

program pembangunan sehingga dapat mendorong percepatan pembangunan pariwisata bahari di Papua Barat. Melalui pembangunan pariwisata bahari diharapkan dapat memberi nilai tambah dan peningkatan perekonomian masyarakat Papua Barat dan wilayah sekitarnya.

Berbagai kegiatan dalam event ini, meliputi: upacara bendera HUT Kemerdekaan RI ke-69, Bhakti Sosial/ Pelayanan Kesehatan, Pelayaran Lingkar Nusantara IV, BUMN Peduli Raja Ampat, Gerakan Membangun Kampung, Lintas Nusantara Remaja dan Pemuda Bahari/ Kapal Pemuda Nusantara, Ekspedisi Riset Kelautan, Reli Kapal Layar, Seminar Nasional/Internasional, Penembangan Potensi Pariwisata, Ekonomi Kreatif/ Budaya, Wawasan Kebangsaan/Bela



Dalam perjalanan sejarah, wilayah Raja Ampat telah lama dihuni masyarakat bangsawan dan menerapkan sistem adat Maluku. Tiap desa dipimpin seorang raja. Semenjak berdirinya lima kesultanan muslim di Maluku, Raja Ampat menjadi bagian klaim dari Kesultanan Tidore. Setelah Kesultanan Tidore ditaklukkan Belanda, Kepulauan Raja Ampat menjadi bagian Hindia-Belanda. Masyarakat Kepulauan Raja Ampat umumnya terdiri dari nelayan tradisional, berdiam di kampung-kampung kecil yang letaknya berjauhan dan berbeda pulau. Mereka merupakan masyarakat yang ramah dalam menerima tamu dari luar, apalagi kalau kita membawa oleh-oleh buat mereka berupa pinang ataupun permen. Barang ini menjadi semacam 'pipa perdamaian indian'. Dalam acara ngobrol sambil makan pinang disebut Para-para Pinang seringkali satu sama lain saling melempar mob, istilah setempat untuk cerita-cerita lucu. Mereka adalah pemeluk Islam dan Kristen dan seringkali di dalam satu keluarga atau marga terdapat anggota yang memeluk salah satu dari dua agama tersebut. Hal ini menjadikan masyarakat Raja Ampat tetap rukun walaupun berbeda keyakinan.

Sumber Daya Alam

Kepulauan Raja Ampat merupakan tempat yang sangat potensial dijadikan objek wisata, terutama penyelaman. Perairan Kepulauan Raja Ampat menurut berbagai sumber, merupakan salah satu dari 10 perairan terbaik untuk diving di seluruh dunia. Juga diakui sebagai nomor satu untuk kelengkapan flora dan fauna bawah air pada saat ini.

Ahli karang Dr John Veron dari Australia, mengungkapkan Kepulauan Raja Ampat mempunyai kawasan karang terbaik di Indonesia. Sekitar 450 jenis karang sempat diidentifikasi selama dua pekan penelitian di daerah itu. Tim ahli dari Conservation International, The Nature Conservancy, dan Lembaga Oseanografi Nasional (LON) Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI)

pernah melakukan penilaian cepat pada 2001 dan 2002. Hasilnya, mereka mencatat di perairan ini terdapat lebih dari 540 jenis karang keras (75% dari total jenis di dunia), lebih dari 1.000 jenis ikan karang, 700 jenis moluska, dan catatan tertinggi gonodactyloid stomatopod crustaceans.

Ada beberapa kawasan terumbu karang yang masih sangat baik kondisinya dengan persentase penutupan karang hidup hingga 90%, yaitu di selat Dampier (antara Pulau Waigeo dan Pulau Batanta), Kepulauan Kofiau, Kepulauan Misool Tenggara dan Kepulauan Wayag. Tipe dari terumbu karang di Raja Ampat umumnya adalah terumbu karang tepi dengan kontur landai hingga curam. Tetapi ditemukan juga tipe atol dan tipe gosong atau taka. Di beberapa tempat seperti di kampung Saondarek, ketika pasang surut terendah, bisa disaksikan hamparan terumbu karang tanpa menyelam dan dengan adaptasinya sendiri, karang tersebut tetap bisa hidup walaupun berada di udara terbuka dan terkena sinar matahari langsung.

Karena daerahnya yang banyak pulau dan selat sempit, maka sebagian besar tempat penyelaman pada waktu tertentu memiliki arus yang kencang. Hal ini memungkinkan juga untuk melakukan drift dive, menyelam sambil mengikuti arus yang kencang dengan air yang sangat jernih sambil menerobos kumpulan ikan.

Peninggalan Prasejarah

Di kawasan gugusan Misool ditemukan peninggalan prasejarah berupa cap tangan yang diterakan pada dinding batu karang, berada sangat dekat dengan permukaan laut dan tidak berada di dalam gua. Menurut perkiraan, usia cap-cap tangan ini sekitar 50.000 tahun dan menjadi bagian dari rangkaian petunjuk jalur penyebaran manusia dari kawasan barat Nusantara menuju Papua dan Melanesia. Juga terdapat sisa pesawat karam peninggalan Perang Dunia II bisa dijumpai di beberapa tempat penyelaman, seperti di Pulau Wai.

Mengunjungi kepulauan ini tidaklah terlalu sulit walau memang memakan waktu dan biaya cukup besar. Dapat menggunakan maskapai penerbangan dari Jakarta ke Sorong via Manado selama 6 jam penerbangan. Dari Sorong –kota yang cukup besar dan fasilitas lumayan lengkap- untuk menjelajahi Raja Ampat pilihannya ada dua, ikut tur dengan perahu pinisi atau tinggal di resor Papua Diving. Sekalipun kebanyakan wisatawan yang datang ke Raja Ampat saat ini adalah para penyelam, sebenarnya lokasi ini menarik juga bagi turis non penyelam karena juga memiliki pantai-pantai berpasir putih yang sangat indah, gugusan pulau-pulau karst nan mempesona dan flora-fauna unik endemik seperti cendrawasih merah, cendrawasih Wilson, maleo waigeo, beraneka burung kakatua dan nuri, kuskus waigeo, serta beragam jenis anggrek.

Namun akibat kekayaan dan keanekaragaman hayati, maka di Raja Ampat telah muncul ancaman yang tinggi. Hal itu bisa dilihat dari kerusakan terumbu karang dan hutan, yang umumnya karena aktivitas penangkapan ikan yang tidak ramah lingkungan seperti penggunaan bom, sianida dan akar bore (cairan dari olahan akar sejenis pohon untuk meracuni ikan). Untuk menjaga kelestarian bawah laut Kepulauan Raja Ampat, usaha-usaha konservasi sangat diperlukan di daerah ini. Ada dua lembaga internasional yang konsen terhadap kelestarian sumber daya alam Raja Ampat, yaitu CI (Conservation International) dan TNC (The Nature Conservancy). Berdasar SK Menhut No.81/Kpts.II/1993, pemerintah telah menetapkan laut sekitar Waigeo Selatan seluas 60.000 hektare, yang meliputi pulau-pulau kecil Gam, Mansuar, kelompok Yeben dan kelompok Batang Pele, sebagai Suaka Margasatwa Laut. Selain itu, beberapa kawasan laut lainnya telah diusulkan untuk menjadi kawasan konservasi. Masing-masing adalah Suaka Margasatwa Laut Pulau Misool Selatan, laut Pulau Kofiau, laut Pulau Asia, laut Pulau Sayang dan laut Pulau Ayau.(Nilam)

Spesies yang unik yang bisa dijumpai pada saat menyelam adalah beberapa jenis kuda laut katai, wobbegong, dan ikan pari Manta. Juga terdapat ikan endemik Eviota raja, sejenis ikan gobbie. Di Manta point yang terletak di Arborek selat Dampier, penyelam sering ditemani beberapa ekor Pari Manta yang jinak seperti ketika menyelam di Kepulauan Derawan, Kalimantan Timur. Jika menyelam di Cape Kri atau Chicken Reef, penyelam dikelilingi ribuan ikan. Kadang kumpulan ikan tuna, giant trevallies dan snappers. Tapi yang menegangkan jika dikelilingi kumpulan ikan barakuda, walaupun sebenarnya itu relatif tidak berbahaya (yang berbahaya jika kita ketemu barakuda soliter atau sendirian). Hiu karang juga sering terlihat, dan kalau beruntung juga bisa melihat penyu sedang diam memakan sponge atau berenang. Di beberapa tempat seperti di Salawati, Batanta dan Waigeo juga terlihat Dugong atau ikan duyung.



**13 TAHUN TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG
TURUT MENDORONG KEMAJUAN EKONOMI JAWA TENGAH**



Marhaban ya
RAMADHAN
Bulan penuh berkah dan ampunan

HIKMAH ADANYA BULAN RAMADHAN,
ADALAH MENDIDIK KITA UNTUK SELALU TEPAT WAKTU,
DAN BERLAKU JUJUR, IKHLAS SERTA SALING MENYAYANGI
DI SEMUA PERILAKU KEHIDUPANNYA.

